Sammlung Göschen

Auswärtige Handelspolitik

von

Prof. Dr. Heinr. Sieveking

J. Kitzinger, Antiquar.
Münch
Lage

Presented to

The Library

of the

University of Toronto

by

Professor H. A. Innis.

gymnasium und an der Realanstalt in Ulm. Mit 50 Fig. Nr. 147.

Simroth, Professor a. d. Universität Leipzig. Mit 33 Abbild. Nr. 131.

Sammlung Göschen

Je in elegantem Leinwandband 80 Pf.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, Leipzig.

Biologie der Tiere II: Beziehungen d. Tiere zur organ. Natur v. Dr. Heinr. Simroth, Prof. an der Universität Leipzig. Mit 35 Abbild. Nr. 132.

Bleicherei. Textil-Industrie III: Wäscherei, Bleicherei, Färberei und ihre Hilfsstoffe von Wilhelm Massot, Lehrer an der Preuß. höh. Fachschule f. Textilindustrie in Krefeld. Mit 28 Fig. Nr. 186.

Brant. Hans Sachs und Johann Fischart nebst einem Anhang: Brant und Hutten. Ausgew. u. erläut. von Prof. Dr. Jul. Sahr. Nr. 24.

Buchführung. Lehrgang der einfachen u. dopp. Buchhaltung von Rob. Stern, Oberlehrer der Öff. Handelslehranst. u. Doz. d. Handelshochschule z. Leipzig. Mit vielen Formularen. Nr. 115.

Buddha von Professor Dr. Edmund Hardy in Bonn. Nr. 174.

Burgenkunde, Abriß der, von Hofrat Dr. Otto Piper in München. Mit 30 Abbild. Nr. 119.

Chemie, Allgemeine und physikalische, von Dr. Max Rudolphi, Doz. a. d. Techn. Hochschule in Darmstadt. Mit 22 Figuren. Nr. 71.

— **Anorganische,** von Dr. Jos. Klein in Waldhof. Nr. 37.

— — siehe auch: Metalle. — Metalloide.

— **Organische,** von Dr. Jos. Klein in Waldhof. Nr. 38.

— **der Kohlenstoffverbindungen** von Dr. Hugo Bauer, Assistent am chem. Laboratorium der Kgl. Techn. Hochschule Stuttgart. I. II: Aliphatische Verbindungen. 2 Teile. Nr. 191. 192.

— — III: Karbocyklische Verbindungen. Nr. 193.

— — IV: Heterocyklische Verbindungen. Nr. 194.

Chemisch-Technische Analyse von Dr. G. Lunge, Professor an der Eidgenöss. Polytechn. Schule in Zürich. Mit 16 Abbild. Nr. 195.

Cid, Der. Geschichte des Don Ruy Diaz, Grafen von Bivar. Von J. G. Herder. Hrsg. und erläutert von Prof. Dr. E. Naumann in Berlin. Nr. 36.

Dampfkessel, Die. Kurzgefaßtes Lehrbuch mit Beispielen für das Selbststudium u. d. praktischen Gebrauch von Friedrich Barth, Oberingenieur in Nürnberg. Mit 67 Figuren. Nr. 9.

Dampfmaschine, Die. Kurzgefaßtes Lehrbuch m. Beispielen für das Selbststudium und den prakt. Gebrauch von Friedrich Barth, Oberingenieur in Nürnberg. Mit 48 Figuren. Nr. 8.

Dichtungen a. mittelhochdeutscher Frühzeit. In Auswahl m. Einltg. u. Wörterb. herausgegeb. v. Dr. Herm. Jantzen in Breslau. Nr. 137.

Dietrichepen. Kudrun u. Dietrichepen. Mit Einleitung und Wörterbuch von Dr. O. L. Jiriczek, Professor an der Universität Münster. Nr. 10.

Differentialrechnung von Dr. Frdr. Junker, Prof. am Realgymn. u. a. d. Realanst. in Ulm. Mit 68 Fig. Nr. 87.

— Repetitorium u. Aufgabensammlung z. Differentialrechnung von Dr. Frdr. Junker, Prof. am Realgymnasium und an der Realanstalt in Ulm. Mit 42 Figuren. Nr. 146.

Eddalieder mit Grammatik, Übersetzung und Erläuterungen von Dr. Wilhelm Ranisch, Gymnasial-Oberlehrer in Osnabrück. Nr. 171.

Eisenhüttenkunde von A. Krauß, dipl. Hütteningen. I. Teil: Das Roheisen. Mit 17 Fig. u. 4 Tafeln. Nr. 152.

— II. Teil: Das Schmiedeisen. Mit 25 Figuren und 5 Tafeln. Nr. 153.

Elektrizität. Theoret. Physik III. Teil: Elektrizität u. Magnetismus. Von Dr. Gust. Jäger, Professor a. d. Univers. Wien. Mit 33 Abbildgn. Nr. 78.

Elektrotechnik. Einführung in die moderne Gleich- und Wechselstromtechnik von J. Herrmann, Professor der Elektrotechnik an der Kgl. Techn. Hochschule Stuttgart. I: Die physikalischen Grundlagen. Mit 47 Fig. Nr. 196.

— II: Die Gleichstromtechnik. Mit 74 Figuren. Nr. 197.

— III: Die Wechselstromtechnik. Mit 109 Figuren. Nr. 198.

Sammlung Göschen

Je in elegantem Leinwandband 80 Pf.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, Leipzig.

Erdmagnetismus, Erdstrom, Polarlicht von Dr. A. Nippoldt jr., Mitgl. d. Kgl. Preuß. Meteorol. Inst. z. Potsdam. M. 14 Abb. u. 3 Taf. Nr. 175.

Ethik von Dr. Thomas Achelis in Bremen. Nr. 90.

Färberei. Textil-Industrie III: Wäscherei, Bleicherei, Färberei u. ihre Hilfsstoffe v. Dr. Wilh. Massot, Lehrer a. d. Preuß. höh. Fachschule f. Textilindustrie i. Krefeld. M. 28 Fig. Nr. 186.

Fernsprechwesen, Das, von Dr. Ludwig Rellstab in Berlin. Mit 47 Figuren und 1 Tafel. Nr. 155.

Filzfabrikation. Textil-Industrie II: Weberei, Wirkerei, Posamentiererei, Spitzen- und Gardinenfabrikation und Filzfabrikation von Prof. Max Gürtler, Direktor der Königl. Techn. Zentralstelle für Textil-Industrie zu Berlin. Mit 27 Fig. Nr. 185.

Finanzwissenschaft v. Geh. Reg.-Rat Dr. R. van der Borght in Friedenau-Berlin. Nr. 148.

Fischart, Johann. Hans Sachs u. Joh. Fischart nebst e. Anh.: Brant u. Hutten. Ausgewählt u. erläut. von Professor Dr. Jul. Sahr. Nr. 24.

Fischerei und Fischzucht v. Dr. Karl Eckstein, Prof. an der Forstakademie Eberswalde, Abteilungsdirigent bei der Hauptstation des forstlichen Versuchswesens. Nr. 159.

Formelsammlung, Mathemat., u. Repetitorium d. Mathematik, enth. die wichtigsten Formeln und Lehrsätze d. Arithmetik, Algebra, algebraischen Analysis, ebenen Geometrie, Stereometrie, ebenen u. sphärischen Trigonometrie, math. Geographie, analyt. Geometrie d. Ebene u. d. Raumes, d. Different.- u. Integralrechn. v. O. Th. Bürklen, Prof. am Kgl. Realgymn. in Schw.-Gmünd. Mit 18 Fig. Nr. 51.

— **Physikalische,** von G. Mahler, Prof. am Gymnasium in Ulm. Nr. 136.

Forstwissenschaft von Dr. Ad. Schwappach, Professor an der Forstakademie Eberswalde, Abteilungsdirigent bei der Hauptstation des forstlichen Versuchswesens. Nr. 106.

Fremdwort, Das, im Deutschen von Dr. Rudolf Kleinpaul in Leipzig. Nr. 55.

Gardinenfabrikation. Textil-Industrie II: Weberei, Wirkerei, Posamentiererei, Spitzen- und Gardinenfabrikation und Filzfabrikation von Prof. Max Gürtler, Direktor der Königl. Technischen Zentralstelle für Textil-Industrie zu Berlin. Mit 27 Figuren. Nr. 185.

Geodäsie von Dr. C. Reinhertz, Professor an der Technischen Hochschule Hannover. Mit 66 Abbild. Nr. 102.

Geographie, Astronomische, von Dr. Siegm. Günther, Professor a. d. Technischen Hochschule in München. Mit 52 Abbildungen. Nr. 92.

— **Physische,** von Dr. Siegm. Günther, Professor an der Königl. Technischen Hochschule in München. Mit 32 Abbildungen. Nr. 26.

— s. auch: Landeskunde. — Länderkunde.

Geologie v. Professor Dr. Eberh. Fraas in Stuttgart. Mit 16 Abbild. und 4 Tafeln mit über 50 Figuren. Nr. 13.

Geometrie, Analytische, der Ebene v. Professor Dr. M. Simon in Straßburg. Mit 57 Figuren. Nr. 65.

— **Analytische, des Raumes** von Prof. Dr. M. Simon in Straßburg. Mit 28 Abbildungen. Nr. 89.

— **Darstellende,** v. Dr. Rob. Haußner, Prof. a. d. Techn. Hochschule Karlsruhe. I. Mit 110 Figuren. Nr. 142.

— **Ebene,** von G. Mahler, Professor am Gymnasium in Ulm. Mit 111 zweifarb. Fig. Nr. 41.

— **Projektive,** in synthet. Behandlung von Dr. Karl Doehlemann, Prof. an der Universität München. Mit 85 zum Teil zweifarb. Figuren. Nr. 72.

Geschichte, Badische, von Dr. Karl Brunner, Prof. am Gymnasium in Pforzheim und Privatdozent der Geschichte an der Techn. Hochschule in Karlsruhe. Nr. 230.

— **Bayerische,** von Dr. Hans Ockel in Augsburg. Nr. 160.

— **des Byzantinischen Reiches** von Dr. K. Roth in Kempten. Nr. 190.

Sammlung Göschen

In elegantem Leinwandband 80 Pf.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, Leipzig.

Geschichte, Deutsche, im Mittelalter (bis 1500) von Dr. F. Kurze, Oberl. am Kgl. Luisengymnasium in Berlin. Nr. 33.
— — **im Zeitalter der Reformation u. der Religionskriege** von Dr. F. Kurze, Oberlehrer am Kgl. Luisengymnasium in Berlin. Nr. 34.
— **Französische**, von Dr. R. Sternfeld, Prof. a. d. Univers. Berlin. Nr. 85.
— **Griechische**, von Dr. Heinrich Swoboda, Professor an der deutschen Universität Prag. Nr. 49.
— **des 19. Jahrhunderts** v. Oskar Jäger, o. Honorarprof. a. d. Univers. Bonn. 1. Bdchn.: 1800—1852. Nr. 216.
— — 2. Bdchn.: 1853 bis Ende d. Jahrhunderts. Nr. 217.
— **Israels** bis auf die griech. Zeit von Lic. Dr. J. Benzinger. Nr. 231.
— **des alten Morgenlandes** von Dr. Fr. Hommel, Prof. a. d. Univers. München. M. 6 Bild u. 1 Kart. Nr. 43.
— **Österreichische**, I: Von der Urzeit bis 1526 von Hofrat Dr. Franz von Krones, Prof. a. d. Univ. Graz. Nr. 104.
— — II: Von 1526 bis zur Gegenwart von Hofrat Dr. Franz von Krones, Prof. an der Univ. Graz. Nr. 105.
— **Römische**, neubearb. von Realgymnasial-Dir. Dr. Jul. Koch. Nr. 19.
— **Russische**, v. Dr. Wilh. Reeb, Oberl. am Ostergymnasium in Mainz. Nr. 4.
— **Sächsische**, von Prof. Otto Kaemmel, Rektor des Nikolaigymnasiums zu Leipzig. Nr. 100.
— **Schweizerische**, von Dr. K. Dändliker, Prof. a. d. Univ. Zürich. Nr. 188.
— **der Malerei** siehe: Malerei.
— **der Mathematik** s.: Mathematik.
— **der Musik** siehe: Musik.
— **der Pädagogik** siehe: Pädagogik.
— des deutschen Romans siehe: Roman.
— **der deutschen Sprache** siehe: Grammatik, Deutsche.

Gesundheitslehre. Der menschliche Körper, sein Bau und seine Tätigkeiten, von E. Rebmann, Oberrealschuldirektor in Freiburg i. B. Mit Gesundheitslehre von Dr. med. H. Seiler. Mit 47 Abb. u. 1 Taf. Nr. 18.

Gewerbewesen von Werner Sombart, Professor an d. Universität Breslau. I. II. Nr. 203. 204.

Gletscherkunde von Dr. Fritz Machaček in Wien. Mit 5 Abbild. im Text und 11 Tafeln. Nr. 154.

Götter- und Heldensage, Griechische und römische, von Dr. Herm. Steuding, Professor am Kgl. Gymnasium in Wurzen. Nr. 27.
— siehe auch: Heldensage. — Mythologie.

Gottfried von Straßburg. Hartmann von Aue, Wolfram von Eschenbach u. Gottfried von Straßburg. Auswahl aus dem höf. Epos mit Anmerkungen und Wörterbuch von Dr. K. Marold, Prof. am Kgl. Friedrichskollegium zu Königsberg i. Pr. Nr. 22.

Grammatik, Deutsche, und kurze Geschichte der deutschen Sprache von Schulrat Professor Dr. O. Lyon in Dresden. Nr. 20.
— **Griechische**, I: Formenlehre von Dr. Hans Meltzer, Professor an der Klosterschule zu Maulbronn. Nr. 117.
— — II: Bedeutungslehre und Syntax von Dr. Hans Meltzer, Professor an der Klosterschule zu Maulbronn Nr. 118.
— **Lateinische.** Grundriß der lateinischen Sprachlehre von Professor Dr. W. Votsch in Magdeburg. Nr. 82.
— **Mittelhochdeutsche.** Der Nibelunge Nôt in Auswahl und mittelhochdeutsche Grammatik mit kurzem Wörterbuch von Dr. W. Golther, Professor an der Universität Rostock. Nr. 1.
— **Russische**, von Dr. Erich Berneker, Professor an der Universität Prag. Nr. 66.
— — siehe auch: Russisches Gesprächsbuch. — Lesebuch.

Handelskorrespondenz, Deutsche, von Prof. Th. de Beaux, Oberlehrer an der Öffentlichen Handelslehranstalt und Lektor an der Handelshochschule zu Leipzig. Nr. 182.

Sammlung Göschen

Je in elegantem Leinwandband 80 Pf.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, Leipzig.

Handelskorrespondenz, Französische, von Professor Th. de Beaux, Oberlehrer a. d. Öffentlichen Handelslehranstalt u. Lektor an der Handelshochschule zu Leipzig. Nr. 183.

— **Italienische**, von Professor Alberto de Beaux, Oberlehrer am Kgl. Institut S. S. Annunziata in Florenz. Nr. 219.

Harmonielehre von A. Halm. Mit vielen Notenbeilagen. Nr. 120.

Hartmann von Aue, Wolfram von Eschenbach und **Gottfried von Straßburg.** Auswahl aus dem höfischen Epos mit Anmerkungen und Wörterbuch von Dr. K. Marold, Professor am Königlichen Friedrichskollegium zu Königsberg i. Pr. Nr. 22.

Hauptliteraturen, Die, d. Orients v. Dr. M. Haberlandt, Privatdoz. a. d. Universität Wien. I. II. Nr. 162. 163.

Heldensage, Die deutsche, von Dr. Otto Luitpold Jiriczek, Prof. an der Universität Münster. Nr. 32.

— siehe auch: Götter- und Heldensage. — Mythologie.

Herder, Der Cid. Geschichte des Don Ruy Diaz, Grafen von Bivar. Herausgegeb. u. erläutert von Prof. Dr. Ernst Naumann in Berlin. Nr. 36.

Hutten. Hans Sachs und Johann Fischart nebst einem Anhang: Brant und Hutten. Ausgewählt u. erläut. von Prof. Dr. Jul. Sahr. Nr. 24.

Industrie, Anorganische Chemische, v. Dr. Gust. Rauter in Charlottenburg. I.: Die Leblancsodaindustrie und ihre Nebenzweige. Mit 12 Tafeln. Nr. 205.

— — II.: Salinenwesen, Kalisalze, Düngerindustrie u. Verwandtes. Mit 6 Tafeln. Nr. 206.

— — III.: Anorganische Chemische Präparate. Mit 6 Tafeln. Nr. 207.

Integralrechnung von Dr. Friedr. Junker, Professor am Realgymn. und an der Realanstalt in Ulm. Mit 89 Figuren. Nr. 88.

— Repetitorium und Aufgabensammlung zur Integralrechnung von Dr. Friedrich Junker, Professor am Realgymn. und an der Realanstalt in Ulm. Mit 50 Figuren. Nr. 147.

Kartenkunde, geschichtlich dargestellt von E. Gelcich, Direktor der k. k. Nautischen Schule in Lussinpiccolo und F. Sauter, Professor am Realgymnasium in Ulm, neu bearbeitet von Dr. Paul Dinse, Assistent der Gesellschaft für Erdkunde in Berlin. Mit 70 Abbildungen. Nr. 30.

Kirchenlied. Martin Luther, Thom. Murner, und das Kirchenlied des 16. Jahrhunderts. Ausgewählt und mit Einleitungen und Anmerkungen versehen von Professor G. Berlit, Oberlehrer am Nikolaigymnasium zu Leipzig. Nr. 7.

Klimalehre von Professor Dr. W. Köppen, Meteorologe der Seewarte Hamburg. Mit 7 Tafeln und 2 Figuren. Nr. 114.

Kolonialgeschichte von Dr. Dietrich Schäfer, Professor der Geschichte an der Universität Berlin. Nr. 156.

Kompositionslehre. Musikalische Formenlehre von Stephan Krehl. I. II. Mit vielen Notenbeispielen. Nr. 149. 150.

Körper, der menschliche, sein Bau und seine Tätigkeiten, von E. Rebmann, Oberrealschuldirektor in Freiburg i. B. Mit Gesundheitslehre von Dr. med. H. Seiler. Mit 47 Abbildungen und 1 Tafel. Nr. 18.

Kristallographie von Dr. W. Bruhns, Professor an der Universität Straßburg. Mit 190 Abbild. Nr. 210.

Kudrun und Dietrichepen. Mit Einleitung und Wörterbuch von Dr. O. L. Jiriczek, Professor an der Universität Münster. Nr. 10.

— — siehe auch: Leben, Deutsches, im 12. Jahrhundert.

Kultur, Die, der Renaissance. Gesittung, Forschung, Dichtung von Dr. Robert F. Arnold, Privatdozent an der Universität Wien. Nr. 189.

Kulturgeschichte, Deutsche, von Dr. Reinh. Günther. Nr. 56.

Sammlung Göschen

Je in elegantem Leinwandband 80 Pf.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, Leipzig.

Künste, Die graphischen, von Carl Kampmann, Fachlehrer a. d. k. k. Graphischen Lehr- und Versuchsanstalt in Wien. Mit 3 Beilagen und 40 Abbildungen. Nr. 75.

Kurzschrift. Lehrbuch der Vereinfachten Deutschen Stenographie (Einigungs-System Stolze-Schrey) nebst Schlüssel, Lesestücken u. einem Anhang von Dr. Amsel, Oberlehrer des Kadettenhauses in Oranienstein. Nr. 86.

Länderkunde von Europa von Dr. Franz Heiderich, Professor am Francisco-Josephinum in Mödling. Mit 14 Textkärtchen und Diagrammen und einer Karte der Alpeneinteilung. Nr. 62.

— **der außereuropäischen Erdteile** von Dr. Franz Heiderich, Prof. a. Francisco-Josephinum in Mödling. Mit 11 Textkärtchen und Profilen. Nr. 63.

Landeskunde von Baden von Prof. Dr. O. Kienitz in Karlsruhe. Mit Profilen, Abbildungen und 1 Karte. Nr. 199.

— **des Königreichs Bayern** von Dr. W. Götz, Professor an der Kgl. Techn. Hochschule München. Mit Profilen, Abbild. u. 1 Karte. Nr. 176.

— **von Elsaß-Lothringen** von Prof. Dr. R. Langenbeck in Straßburg i. E. Mit 11 Abbildgn. u. 1 Karte. Nr. 215.

— **von Skandinavien** (Schweden, Norwegen und Dänemark) v. Heinr. Kerp, Lehrer am Gymnasium und Lehrer der Erdkunde am Comenius-Seminar zu Bonn. Mit 11 Abbild. und 1 Karte. Nr. 202.

— **des Königreichs Württemberg** von Dr. Kurt Hassert, Professor der Geographie an der Handelshochschule in Köln. Mit 16 Vollbildern und 1 Karte. Nr. 157.

Landwirtschaftliche Betriebslehre von Ernst Langenbeck in Bochum. Nr. 227.

Leben, Deutsches, im 12. Jahrhundert. Kulturhistorische Erläuterungen zum Nibelungenlied und zur Kudrun. Von Professor Dr. Jul. Dieffenbacher in Freiburg i. B. Mit 1 Tafel und 30 Abbildungen. Nr. 93.

Lessings Emilia Galotti. Mit Einleitung und Anmerkungen von Oberlehrer Dr. Votsch. Nr. 2.

— **Minna v. Barnhelm.** Mit Anm. von Dr. Tomaschek. Nr. 5.

— **Nathan der Weise.** Mit Anmerkungen von den Professoren Denzel und Kraz. Nr. 6.

Licht. Theoretische Physik II. Teil: Licht und Wärme. Von Dr. Gust. Jäger, Professor an der Universität Wien. Mit 47 Abbildungen. Nr. 77.

Literatur, Althochdeutsche, mit Grammatik, Übersetzung und Erläuterungen von Th. Schauffler, Professor am Realgymnasium in Ulm. Nr. 28.

Literaturdenkmale des 14. u. 15. Jahrhunderts. Ausgewählt und erläutert von Dr. Hermann Jantzen in Breslau. Nr. 181.

Literaturen, Die, des Orients. I. Teil: Die Literaturen Ostasiens und Indiens v. Dr. M. Haberlandt, Privatdozent an der Universität Wien. Nr. 162.

— — II. Teil: Die Literaturen der Perser, Semiten und Türken von Dr. M. Haberlandt, Privatdozent an der Universität Wien. Nr. 163.

Literaturgeschichte, Deutsche, von Dr. Max Koch, Professor an der Universität Breslau. Nr. 31.

— **Deutsche, der Klassikerzeit** von Carl Weitbrecht, Professor an der Technischen Hochschule Stuttgart. Nr. 161.

— **Deutsche, des 19. Jahrhunderts** von Carl Weitbrecht, Professor an der Technischen Hochschule Stuttgart. I. II. Nr. 134. 135.

Sammlung Göschen

Je in elegantem Leinwandband 80 Pf.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, Leipzig.

Literaturgeschichte, Englische, von Dr. Karl Weiser in Wien. Nr. 69.

— **Griechische,** mit Berücksichtigung der Geschichte der Wissenschaften von Dr. Alfred Gercke, Professor an der Universität Greifswald Nr. 70.

— **Italienische,** von Dr. Karl Voßler, Professor a. d. Universität Heidelberg. Nr. 125.

— **Portugiesische,** von Dr. Karl v. Reinhardstoettner, Professor an der Kgl. Technischen Hochschule in München. Nr. 213.

— **Römische,** von Dr. Hermann Joachim in Hamburg. Nr. 52.

— **Russische,** von Dr. Georg Polonskij in München. Nr. 166.

— **Spanische,** von Dr. Rudolf Beer in Wien. I. II. Nr. 167. 168.

Logarithmen. Vierstellige Tafeln und Gegentafeln für logarithmisches und trigonometrisches Rechnen in zwei Farben zusammengestellt von Dr. Hermann Schubert, Professor an der Gelehrtenschule d. Johanneums in Hamburg. Nr. 81.

Logik. Psychologie und Logik zur Einführung in die Philosophie von Dr. Th. Elsenhans. Mit 13 Figuren. Nr. 14.

Luther, Martin, Thom. Murner und das Kirchenlied des 16. Jahrhunderts. Ausgewählt und mit Einleitungen und Anmerkungen versehen von Prof. G. Berlit, Oberlehrer am Nikolaigymnasium zu Leipzig. Nr. 7.

Magnetismus. Theoretische Physik III. Teil: Elektrizität und Magnetismus. Von Dr. Gustav Jäger, Professor an der Universität Wien. Mit 33 Abbild. Nr. 78.

Malerei, Geschichte der, I. II. III. IV. V. von Dr. Rich. Muther, Professor an der Universität Breslau. Nr. 107—111.

Maschinenelemente, Die. Kurzgefaßtes Lehrbuch mit Beispielen für das Selbststudium und den prakt. Gebrauch von Fr. Barth, Oberingenieur in Nürnberg. Mit 86 Fig. Nr. 3.

Maßanalyse von Dr. Otto Röhm in Stuttgart. Nr. 221.

Mathematik, Geschichte der, von Dr. A Sturm, Professor am Obergymnasium in Seitenstetten. Nr. 226.

Mechanik. Theoret. Physik I. Teil: Mechanik und Akustik. Von Dr. Gustav Jäger, Prof. an der Univ. Wien. Mit 19 Abbild. Nr. 76.

Meereskunde, Physische, von Dr. Gerhard Schott, Abteilungsvorsteher an der Deutschen Seewarte in Hamburg. Mit 28 Abbild. im Text und 8 Tafeln. Nr. 112.

Metalle, (Anorganische Chemie 2. Teil) v. Dr. Oskar Schmidt, dipl. Ingenieur, Assistent an der Königl. Baugewerkschule in Stuttgart. Nr. 212.

Metalloide (Anorganische Chemie, 1. Teil) von Dr. Oskar Schmidt, dipl. Ingenieur, Assistent an der Kgl. Baugewerkschule in Stuttgart. Nr. 211.

Meteorologie von Dr. W. Trabert, Dozent a. d. Universität u. Sekretär d. k. k. Zentralanstalt für Meteorologie in Wien. Mit 49 Abbildungen und 7 Tafeln. Nr. 54.

Mineralogie von Dr. R. Brauns, Professor an der Universität Gießen. Mit 130 Abbildungen. Nr. 29.

Minnesang und Spruchdichtung. Walther v. d. Vogelweide mit Auswahl aus Minnesang und Spruchdichtung. Mit Anmerkungen und einem Wörterbuch von Otto Güntter, Professor an der Oberrealschule und an der Techn. Hochschule in Stuttgart. Nr. 23.

Morphologie, Anatomie u. Physiologie der Pflanzen. Von Dr. W. Migula, Prof. a. d. Techn. Hochsch. Karlsruhe. Mit 50 Abbild. Nr. 141.

Fortsetzung auf der 8. Vorsatzseite!

icC
57358

Sammlung Göschen

Auswärtige Handelspolitik

von

Dr. Heinr. Sieveking
Professor an der Universität Marburg

232549
20.5.29

Leipzig
G. J. Göschen'sche Verlagshandlung
1905

VII

Alle Rechte, insbesondere das Übersetzungsrecht von der Verlagshandlung vorbehalten.

Spamersche Buchdruckerei in Leipzig.

Literatur.

Zum ersten Abschnitt.

G. Schmoller, Grundriß der Allgemeinen Volkswirtschaftslehre. Zweiter Teil, viertes Buch, 3. 1904.

A. Oncken, Geschichte der Nationalökonomie. I, 1902. (Frankenstein-Heckel, Hand- und Lehrbuch der Staatswissenschaften. I, 2.)

S. Rietschel, Markt und Stadt. 1897.

F. Keutgen, Ämter und Zünfte. 1903.

H. Sieveking, Die mittelalterliche Stadt. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte. II, 2, 1904.

W. Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800—1900. 1900. (Aus Natur und Geisteswelt. Bd. 15.)

W. Roscher, System der Finanzwissenschaft. Drittes Buch, fünftes Kapitel. 1894.

Zum zweiten Abschnitt.

W. Lexis, Handel (Schönbergs Handbuch der politischen Ökonomie. II, 2, VII). 1898.

Ad. Smith, Wealth of nations (Untersuchung über das Wesen und die Ursachen des Volkswohlstandes). Buch IV. 1776. (Deutsch von Garve 1794, Asher 1861, Stöpel 1878.)

J. G. Büsch, Abhandlung von dem Geldumlauf. Buch V. 2. Aufl., 1800.

D. Ricardo, Principles (Grundsätze der Politischen Ökonomie und Besteuerung). Kap. XXVI, 1817. (Deutsch von Baumstark 1837.)

F. List, Das nationale System der Politischen Ökonomie. 1841.

K. Oldenberg, Deutschland als Industriestaat. 1897.

Ad. Wagner, Agrar- und Industriestaat. 2. Aufl. 1902.

G. von Mayr, Zolltarif-Entwurf und Wissenschaft. 1901.

L. Pohle, Deutschland am Scheidewege. 1902.

H. Dietzel, Weltwirtschaft und Volkswirtschaft. 1900. Das Produzenteninteresse der Arbeiter und die Handelsfreiheit. 1903. Vergeltungszölle. 1904.

L. Brentano, Das Freihandelsargument. 1901. Die Schrecken des überwiegenden Industriestaates. 1901. Die Getreidezölle als Mittel gegen die Not der Landwirte. 1903.

A. Schäffle, Ein Votum gegen den neuesten Zolltarifentwurf. 1901.

H. v. Scheel, Handelsstatistik, Handwörterbuch der Staatswissenschaften IV, S. 1060 ff. 1900.

G. J. Göschen, Theorie der auswärtigen Wechselkurse. 1861. (Deutsch von Stöpel 1875.)

Zum dritten Abschnitt.

Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 49, 50, 51, 57. Verhandlungen des Jahres 1893. Bd. 60; Bd. 90—93. Verhandlungen des Jahres 1901. Bd. 98.

Schriften der Centralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen.

Handels- und Machtpolitik, Reden und Aufsätze im Auftrage der Freien Vereinigung für Flottenvorträge. Hg. von Schmoller, Sering, Wagner. 1900.

B. Franke, Der Ausbau des heutigen Schutzzollsystems in Frankreich. Schmollers Forschungen. Bd. XXII, 1. 1903.

W. Vaikič, Die französische Handelspolitik 1892—1902. Münchener Volkswirtschaftliche Studien 63. 1904.

G. v. Schulze-Gaevernitz, Volkswirtschaftliche Studien aus Rußland. 1899.

G. Gothein, Der deutsche Außenhandel, Materialien und Betrachtungen. 1901.

Inhalt.

Seite

Einleitung. Voraussetzungen und Aufgaben der Handelspolitik 1

Erster Abschnitt: Die Handelspolitik auf den verschiedenen Stufen der wirtschaftlichen Entwicklung.

Erstes Kapitel: Die Handelspolitik d. gebundenen Verkehrswirtschaft 11
a) Die städtische Handelspolitik des Mittelalters 11
b) Der Merkantilismus 16
Zweites Kapitel: Die Änderung der Grundlagen in der freien Verkehrswirtschaft 26
a) Die Bedeutung der modernen Technik des Verkehrs 26
b) Die Umwälzung des politischen Systems (der Bruch des merkantilistischen Kolonialsystems, wirtschaftliche Zusammenfassung größerer Gebiete, der Deutsche Zollverein) 36

Zweiter Abschnitt: Grundsätze der Handelspolitik.

Erstes Kapitel: Mittel und Ziele der Handelspolitik (Eroberung, Freihandel, Schutzzoll, Autarkie und Weltwirtschaft) 45
Zweites Kapitel: Handelsstatistik und Handelsbilanz 57
Drittes Kapitel: Die Einwirkungen der Handelspolitik auf die Preisgestaltung 69
a) Verbote, Subventionen, Prämien, Zölle; Fälle, in denen der Zoll keine preissteigernde Wirkung hat; Wahrnehmbarkeit der Differenz zwischen Inlands- und Auslandspreis 69
b) Mögliche Folgen eines wirksamen Zolles, insonderheit für eine kartellierte Industrie und für den Grundbesitz 80

Dritter Abschnitt: Die Gestaltung der modernen Handelspolitik.

Erstes Kapitel: Die Handelspolitik des expansiven Industriestaates, England 96
Zweites Kapitel: Die Handelspolitik stabiler Wirtschaft alter Kultur, Frankreich 111
Drittes Kapitel: Die Handelspolitik der kontinentalen Kolonialmächte, die Vereinigten Staaten und Rußland 117
Viertes Kapitel: Die Handelspolitik Deutschlands 127

Einleitung.

Voraussetzungen und Aufgaben der Handelspolitik.

Die auswärtige Handelspolitik beschäftigt sich mit den Maßnahmen, die geeignet sind, den wirtschaftlichen Verkehr eines Gemeinwesens mit dem Auslande möglichst vorteilhaft zu gestalten. Zweierlei setzt sie also voraus: eine Verkehrswirtschaft, deren Ausdehnung nicht vor den Grenzen des Landes Halt macht, und eine Organisation des Gemeinwesens, die imstande ist, seine Interessen gegenüber dem Auslande zur Geltung zu bringen. Durch die Entwicklung beider ist die Gestaltung der auswärtigen Handelspolitik bedingt.

Für eine verkehrslose Zeit, in der der Bauer nur für seinen eigenen Bedarf arbeitet oder durch Abhängigkeitsverhältnisse gezwungen ist, einen Teil des Arbeitsproduktes seinen Herren abzugeben, stehen andere Fragen, wie die Verteilung des Bodens und die Organisation der Herrschaftsverhältnisse, im Vordergrund; erst wenn die einzelnen Wirtschaften nicht mehr isoliert nebeneinander stehen, sondern durch den Tauschverkehr miteinander verbunden sind, wenn der einzelne nicht mehr für seinen oder seiner Herren Bedarf, sondern für den Erwerb arbeitet, tauchen die Probleme der Handelspolitik auf. Für den Bedarf anderer schustert der Handwerker. Fertigt er viele Schuhe, so bedeutet das noch nicht eine Steigerung seines Bedarfs, sondern andere, die Konsumenten, sollen sie ihm abkaufen: ihm ist es nur

um den Erwerb zu tun, darum, möglichst viel für seine Schuhe zu bekommen, um dafür möglichst viel Gegenstände seines Bedarfs erwerben zu können.

Wenn wir die Preise kennen, zu denen die Produzenten ihre Waren veräußern, so wissen wir noch nichts darüber, ob das Geschäft für sie vorteilhaft war oder nicht. Wenn die Produktionskosten hohe sind, viel Arbeit und teures Material verwandt wird, so muß der beim Verkauf erzielte Preis hoch sein, wenn überhaupt ein Gewinn für den Produzenten sich ergeben soll. Anderseits können auch niedrige Preise für den Produzenten gewinnbringend sein, dann nämlich, wenn die Produktionskosten entsprechend gering sind, wenn es gelingt, mit geringerem Aufwand, unter ergiebigerer, produktiverer Gestaltung der Arbeit eine preiswürdige Ware herzustellen. Aber auch der Gewinn, den der Produzent erzielt, die Differenz zwischen Verkaufspreis und Produktionskosten, ist noch nicht entscheidend für seine Lage, die vielmehr weiter abhängt von dem Preise der Waren, die er zu seinem eigenen Bedarf anschaffen muß. Bei hohen Preisen z. B. der Lebensmittel oder Mieten ist ein größeres Einkommen nötig für eine angemessene Lebenshaltung, während bei niedrigen Preisen schon ein geringeres ausreicht.

Die Verkehrswirtschaft erzeugt einen Preiskampf zwischen den verschiedenen Interessenten, von denen jeder möglichst billig einzukaufen und möglichst teuer oder doch möglichst gewinnbringend zu verkaufen bestrebt ist. Aufgabe der Wirtschaftspolitik ist es, zu untersuchen, welche Verfassung für die einzelnen Erwerbsstände am vorteilhaftesten ist, und wie die Einzelinteressen der Gesamtheit am besten eingegliedert werden. Die auswärtige Handelspolitik interessieren diese Gegensätze nur insofern, als sie auf die Beziehungen zum Auslande einwirken oder durch diese beeinflußt werden.

In den Verkehr mit dem Auslande greift der Staat bewußt mit seinen Machtmitteln ein, indem er ihn fördert, z. B. dadurch, daß er seinen Untertanen durch Verträge in andern Staaten besondere Vergünstigungen erwirbt, den Rechtsschutz organisiert (Konsuln, Flotte), wohl gar Subventionen und Prämien für diesen Verkehr gewährt, oder aber auch ihn hemmt durch Ein- und Ausfuhrverbote oder wenigstens durch Handelsbeschränkungen, unter denen die Zölle besonders in Betracht kommen.

Eine planmäßige Handelspolitik muß sich klar sein über die Ziele, die unter gegebenen Verhältnissen erreicht werden können und sollen. Dieselben Maßnahmen haben unter verschiedenen Umständen ganz verschiedene Bedeutung. Der Staatsmann muß sich darum ein Bild machen von der historischen Entwicklung der Handelspolitik und sich eine Übersicht über die gegenwärtige Lage des Landes verschaffen, wie sie die Statistik nur im Bunde mit einer alle Schichten der Interessenten befragenden Enquete liefern kann. Auf Grund dieser Erkenntnis muß er sich für die eine oder die andere der vorhandenen Möglichkeiten entscheiden.

Die Wirtschaft soll einem Volke die Mittel seines Daseins und seiner Kultur liefern. Je ergiebiger sich diese Wirtschaft gestaltet, um so größer ist die Möglichkeit politischer und kultureller Blüte eines Landes. Es erscheint daher als die Aufgabe der Handelspolitik, für die Gesamtheit der Volkswirtschaft eine möglichst große Ergiebigkeit zu erzielen. Gelegentlich wird aber die Wirtschaft nicht nur als Mittel höherer Zwecke betrachtet, sondern die Förderung oder Erhaltung bestimmter Wirtschaftsformen schon für so wichtig gehalten, daß sie — selbst auf Kosten der Ergiebigkeit des Gesamtproduktes der Nation — erstrebt wird. So gestand der Große Kurfürst, daß ihm ein aus dem Golde seiner eigenen afrikanischen Kolonien geschlagener Dukaten doppelt

so viel koste als ein im gewöhnlichen Verkehr erworbener; so werden anderseits heute vielfach ergiebige Produktionszweige unterdrückt, weil sie andern, weniger ergiebigen Konkurrenz machen, deren Erhaltung dem Staate — auch auf Kosten der Ergiebigkeit des Gesamtprodukts seiner Wirtschaft — nötig erscheint.

Im modernen konstitutionellen Staate unterliegen die die Handelspolitik regelnden Gesetze der Mitwirkung der Volksvertretung. Daraus ist die Bedeutung zu ermessen, die für die Erkenntnis der Handelspolitik die Reden besitzen, in denen die Leiter der Handelspolitik vor dem Parlamente ihre Entschlüsse motivierten. In der Tat sind für Deutschland die Reden Bismarcks und Caprivis, für England die Peels, Gladstones und Chamberlains die wichtigsten handelspolitischen Dokumente neben den eigentlichen Gesetzen und Verträgen. Die Interessenten bringen durch ihre Organisationen und offiziellen Vertretungen — wie Handels- und Landwirtschaftskammern — ihren Standpunkt zur Geltung, den sie doch als den Gesamtinteressen nicht widerstrebend hinzustellen bemüht sein müssen. In den Kampf der wirtschaftlichen Interessen und der politischen Parteien greift, die sich widerstreitenden Prinzipien hervorhebend, die wissenschaftliche Debatte ein. Gerade jetzt, wo Deutschland eine Erneuerung seiner handelspolitischen Beziehungen zum Auslande bevorsteht, ist dieser Meinungsaustausch ein überaus reger.

Die folgenden Ausführungen wollen die in Frage kommenden Probleme andeuten, ohne sie irgend erschöpfend behandeln zu können; sie möchten jedoch, wie jeder wissenschaftliche Versuch, zum selbständigen Nachdenken darüber anregen.

Nur als Ergebnis einer historischen Entwicklung ist unsere heutige Handelspolitik zu verstehen. Ihrer Geschichte müssen wir uns daher zunächst zuwenden.

Erster Abschnitt.

Die Handelspolitik auf den verschiedenen Stufen der wirtschaftlichen Entwicklung.

Erstes Kapitel.

Die Handelspolitik der gebundenen Verkehrswirtschaft.

a) Die städtische Handelspolitik des Mittelalters.

Anfangs spärlich, hat erst mit den Kreuzzügen der westeuropäische Verkehr größere Bedeutung gewonnen. Die Anfänge des Verkehrs wurden von den Landesherren als eine neue Finanzquelle erkannt; bestrebt, diese zu fördern, entwickelten sie die Anfänge einer Handelspolitik. Schon hier tritt uns der enge Zusammenhang zwischen Finanz- und Handelspolitik entgegen: Maßregeln, welche zunächst fiskalische Bedeutung haben, gewinnen wirtschaftspolitische Bedeutung und umgekehrt.

Grundherren und Landesherren suchten den Verkehr an bestimmten Orten und zu bestimmten Zeiten, auf den Märkten, zu konzentrieren. So konnten sie ihre Abgaben bequemer erheben, aber es ist klar, daß ein Verkehrsmittelpunkt, wie der Markt, auch wieder fördernd auf den Verkehr wirkte. Zu den Märkten traten die Städte, privilegierte Ansiedlungen der Marktbesucher. Weil es den Markt- und Stadtherren darauf ankam, ihre Märkte und Städte in Aufnahme zu bringen, kamen sie jedem von außen Kommenden möglichst entgegen. Die Gewalt des Stadtherrn diente

dem Schutze der Marktbesucher, die Aufsicht über den Marktverkehr sollte ihn in geordneten Formen halten. Nur eins suchte der Stadtherr zu verhindern, daß sich nicht in zu großer Nähe neue Märkte und Städte bildeten, die den seinen allzu scharfe Konkurrenz machten.

Dieser den Auswärtigen entgegenkommende Standpunkt der Handelspolitik änderte sich, als es den Stadtgemeinden gelang, die Regelung ihrer Angelegenheiten mehr oder minder selbst in die Hand zu nehmen, wie das besonders in Italien und Deutschland, zeitweise auch in Frankreich der Fall war. Man suchte den näheren und darum unbequemeren Herrn mit einem entfernteren und darum weniger eingreifenden Oberherrn zu vertauschen. So entledigten sich in Italien die Kommunen der kaiserlichen Vikare, indem sie sich dem Papste anschlossen, „cui servire libertas“; in Deutschland schüttelten die Städte die Herrschaft ihrer Bischöfe ab, um unmittelbar unter dem Kaiser zu stehen, sie wurden reichsfrei.

Die so gewonnene Macht wurde je länger desto mehr im einseitigen Interesse der Bürger verwandt. Der auswärtige Marktbesucher hatte höhern Zoll zu zahlen, seiner Tätigkeit wurden zugunsten der heimischen Konkurrenten Beschränkungen auferlegt: nur im großen durfte er seine Ware veräußern; der Detailabsatz blieb den Bürgern vorbehalten, abgesehen von den Jahrmärkten, an denen der alte Freihandel erhalten blieb; nur unter Beihilfe eines städtischen Maklers oder Unterkäufers durfte der Fremde rechtsgültige Abschlüsse vollziehen. Der Handwerker, der aus der Fremde kam, mußte, wollte er sein Handwerk ausüben, Mitglied der die Gewerbetreibenden des Orts umfassenden Zunft werden, ihren Ordnungen sich unterstellen.

Handel und Gewerbe sollten in der Stadt konzentriert werden. Deshalb verbot das Straßen- oder Meilenrecht

der Stadt, Waren an dem städtischen Markte vorbeizuführen. Die Kaufleute durften ihre Ballen unterwegs nicht aufbinden, nur auf dem städtischen Markte; hier aber waren sie verpflichtet, alles Gut, das sie durchführten, erst dem Bürger feilzubieten. Das war das Stapelrecht der Stadt.
Die Städter wachten darüber, daß auf dem platten Lande kein Handwerk ihnen Konkurrenz machte. Die umliegenden Bauern sollten in der Stadt den Mittelpunkt sehen, in dem sie sich mit Handels- und Gewerbewaren versähen: sie hatten dafür der Stadt ihre Nahrungsmittel und Rohstoffe zuzuführen. In einem bestimmten Bezirk um die Stadt, der Bannmeile, durfte niemand Bier brauen; das war den Bürgern der Stadt vorbehalten, die Braugerechtigkeit haftete an den städtischen Grundstücken. Oft zogen die Handwerker aus, um ihre unzünftigen Konkurrenten auf dem Lande, die Pfuscher und Bönhasen, zu bekämpfen, ihnen das Handwerk zu legen.

Die städtische Handelspolitik suchte die Interessen der Bürger zur Geltung zu bringen gegenüber dem platten Lande, gegenüber dem Landesherrn und gegenüber andern Städten. Es ist klar, daß, wenn man den Auswärtigen den Marktbesuch und die Ausübung des Gewerbes erschwerte, man die Städte, denen sie angehörten, veranlaßte, zu den gleichen Maßregeln zu greifen. Erbitterte Konkurrenzkämpfe ergaben sich, die häufig zur Folge hatten, daß der Verkehr sich auf das von der Stadt beherrschte Gebiet, auf den Wochenmarkt zwischen Bauer und Bürger beschränkte. In diesem Abschluß der Städte wird oft die Eigentümlichkeit der mittelalterlichen Stadtwirtschaft gesehen.

Allein einigen Städten gelang es, auch wenn sie selbst den Fremden keine oder geringere Konzessionen machten, für ihre Bürger im Auslande wertvolle Privilegien zu erwerben, so daß ihr Handel und Gewerbe weit über den

Bannkreis der Stadt hinausreichte. Das waren entweder solche Städte, die eine nicht zu umgehende Handelsstraße beherrschten, wie Venedig, das auf der Adria gebot und verlangen konnte, daß die levantinischen Waren nur seinem Hafen zugeführt würden, oder die Hansa, deren Handelsstellung auf der Beherrschung des Nord- und Ostsee verbindenden Sundes beruhte, oder aber solche, die Waren verfertigten, die überall gesucht und nirgend sonst in gleicher Güte hergestellt wurden, wie Gent, Ypern, Florenz mit ihrem Tuch, Mailand und Nürnberg mit ihren Metallwaren. Die Handelsherrschaft der Stadt erstreckte sich auf alle, die auf diesen Verkehrsweg oder den Bezug dieser Waren angewiesen waren. Um den Bürgern im Ausland Privilegien, wie Zollermäßigung oder Niederlassungsrecht, zu gewinnen, wurde gelegentlich ihre Wehrmacht aufgeboten; häufiger gelangte man durch Geldhilfe und diplomatischen Beistand, z. B. bei Thronstreitigkeiten oder sonstigen Parteiungen, zum Ziele. So setzten sich die Venezianer im griechischen Reiche und in den Kreuzfahrerstaaten fest, so die Hansen in den nordischen Ländern und in England.

Fast noch wichtiger als die Ausdehnung der Erwerbsmöglichkeit erschien der städtischen Politik die Versorgung der Stadt mit allem Nötigen. Bei den unentwickelten Verkehrsverhältnissen der damaligen Zeit konnte leicht durch Ausbleiben von Nahrungsmitteln und Rohstoffen Hungersnot und Teurung entstehen. Dem suchte die Stadt vorzubeugen, indem sie das platte Land zur Zufuhr anhielt, die Ausfuhr von Getreide, Wolle, Holz erschwerte, weiter die Einfuhr durch Prämien begünstigte oder wohl gar auf Kosten der Stadt besorgte (Getreide, Wein, Salz).

Neben dieser Versorgungspolitik mit ihren Ausfuhrerschwerungen und Einfuhrerleichterungen stand aber eine auf Förderung der heimischen Produktion gerichtete Politik,

die dieser durch Erleichterung oder gar Prämiierung der Ausfuhr erweiterte Absatzgelegenheit geben wollte, während sie ihr die auswärtige Konkurrenz durch hohe Zölle oder durch Einfuhrverbote, z. B. auf fremdes Tuch, fernzuhalten suchte.

Welchen Verlauf die Handelspolitik im einzelnen nimmt, das hängt — abgesehen von der auswärtigen Konjunktur — von der Zusammensetzung der Bevölkerung und von der Energie, mit der ihre einzelnen Schichten ihre Interessen zur Geltung zu bringen wissen, ab.

Wo das für den lokalen Absatz arbeitende Handwerk ausschlaggebend war, wurde die stadtwirtschaftliche Beschränkung am stärksten ausgebildet. Wo die Interessen des auswärtigen Handels oder des für den Export arbeitenden Verlegertums herrschten, wurden die Beziehungen zum Auslande unter möglichster Fernhaltung der Fremden vom heimischen Markte gepflegt, wie in Venedig, Florenz, Lübeck, Nürnberg; wo dagegen diese Elemente die politische Herrschaft nicht behaupteten, sehen wir in auf den Verkehr angewiesenen Städten, wie Brügge, Fremde den auswärtigen Handel besorgen, während die Einheimischen sich auf das Maklerwesen und das Gewerbe beschränkten.

Ihre volle Ausbildung hat die städtische Handelspolitik in Italien und Flandern gefunden. Hier führte das Übergewicht über das platte Land zur politischen Herrschaft der Städte. Genua und Venedig dehnten diese Herrschaft aus auf Kolonien, die durch ihre Verkehrslage oder ihre Naturschätze wichtig waren: Genua auf Korsika, Cypern, Chios, Pera, die Krim, Venedig auf den Peloponnes und die griechischen Inseln. In Deutschland boten die Territorialherren der städtischen Macht Schranken, wenn auch Ulm die Grafschaft Helfenstein, Lübeck und Hamburg wichtige Teile von Sachsen-Lauenburg erwerben konnten. Aber Nürnberg

hatte unter der Territorialmacht von Ansbach-Bayreuth, Hamburg und Lübeck unter Holstein-Dänemark zu leiden.

In der städtischen Handelspolitik können wir bereits die Keime der späteren Richtungen verfolgen: den freihändlerischen Bestrebungen der Städtegründer, denen es nur um Förderung des Marktverkehrs — einerlei durch wen — zu tun ist, stehen die Schutzmaßregeln der Bürger gegenüber, die einen gegebenen, freilich erweiterungsfähigen Nahrungsspielraum nur im Interesse der Berechtigten genutzt sehen wollen.

b) Der Merkantilismus.

Der Merkantilismus stellt eine Fortsetzung der mittelalterlichen Handelspolitik auf weiterem Felde dar. Was in den Städten geübt war — wenn es auch der Auffassung der herrschenden Morallehre widersprach —, wurde jetzt zum Programm erhoben und bewußt und systematisch gepflegt. In der Marktförderung und Städtegründung der Landesherren haben wir eine planmäßige Förderung der Verkehrswirtschaft schon im Mittelalter kennen gelernt; allein den Kirchenlehrern war es zweifelhaft, ob sie die wirtschaftliche Tätigkeit des Handeltreibenden überhaupt erlauben dürften. Schließlich billigten sie sie, insoweit sie dem mercator seine Nahrung verschaffte; diese Nahrung sollte möglichst gleichmäßig verteilt sein. Arbeitsloses Einkommen sollte aber nur aus dem Gott wohlgefälligen Grundbesitz bezogen werden; Zins von mobilem Kapital zu nehmen, verbot die Kirche als Wucher.

Indessen wurden diese der Verkehrswirtschaft widersprechenden Lehren nicht durchgeführt. Die Kirche selbst konnte für ihre Organisation die Verkehrswirtschaft, ja den Kapitalismus nicht entbehren. Ihre Politik stützte sich auf die Handels- und Bankaristokratie der Städte, die — eben durch ihre Geschäfte mit der Kurie — weit mehr als ihre

Nahrung verdiente, wie z. B. die Medici und die Fugger: die Kirche bediente sich der Kaufleute, um ihre Einnahmen an der Zentrale, an der Kurie, zusammenströmen zu lassen, ja sie verhängte kirchliche Strafen gegen säumige Schuldner, die das Kapital und den — wenn auch verschleierten — Zins am Termin nicht zahlten. Die Macht des Papsttums beruhte seit dem 13. Jahrhundert auf der straffen Durchführung der Hierarchie, des kirchlichen Beamtenstaates, wie sie ohne die Grundlage des Verkehrs, ohne die Mithilfe der Kaufleute, der „mercatores Romanam curiam sequentes", nicht möglich war.

Was die Kurie so — entgegen der kanonistischen Doktrin — übte, das stellten die weltlichen Herrscher sich als ihre Aufgabe vor. Der Merkantilismus, die Förderung des mercator, die Hebung der Kommerzien, der Verkehrswirtschaft, sollte die wirtschaftliche Grundlage ihrer Macht schaffen. Wo der Verkehr blühte, war die Möglichkeit gegeben, Geldsteuern zu erheben, die es erlaubten, den Lehnsstaat durch besoldete und durch diesen Sold vom Staate abhängige Diener zum Beamtenstaate mit seinem stehenden Heere, dem „miles perpetuus", umzuschaffen.

Der Merkantilismus steht im Gegensatz zur kanonistischen Doktrin: er legt keinen Wert darauf, daß der Handel dem Händler nur seine Nahrung verschaffe, vielmehr fördert er den vielgewinnenden Unternehmer, der auch den Armen Erwerbsgelegenheit bietet; ihm liegt die gleiche Verteilung nicht am Herzen, er schwärmt für den Luxus, durch den Geld unter die Leute kommt; den Kapitalisten will er nicht beschränken; für schädlich hält er nur den, der sein Geld im Kasten liegen läßt; wer es auf Zins leiht, ist so nützlich, daß er von Steuern verschont werden muß.

Hebung der Verkehrswirtschaft, aber zugunsten der heimischen Finanzen, das war die Forderung der merkan-

tilistischen Periode, die wir vom Ende des 15. bis zum Ende des 18. Jahrhunderts rechnen können. Welche Quelle des Erwerbs insonderheit zu fördern sei, ergab sich aus den Verschiedenheiten der einzelnen Länder, deren merkantilistische Politik darum auch verschiedene Richtungen einschlug.

Der Zwischenhandel schien vor allem reich zu machen. Durch ihn war die glänzendste Stadt des Mittelalters emporgekommen, Venedig, wo sich die Schätze des Orients und Okzidents zum Eintausch sammelten. Die Pflege des Zwischenhandels ließen sich darum die Staaten in erster Linie angelegen sein. Es kam darauf an, einen bestimmten Warenzug in die Häfen des Landes derart zu leiten, daß die übrige Welt in ihren Bezügen von dieser Pforte, an der der schuldige Tribut entrichtet werden mußte, abhängig wurde. So konzentrierten Portugal und Spanien den indischen Handel in Lissabon und Sevilla, später Holland ihn in Amsterdam. Das war nur möglich bei Beherrschung des Seeweges und der auswärtigen Stützpunkte des Handels. Wie Genua und Venedig im Orient ihre Kolonien hatten, so machte sich Portugal die brasilianische, die afrikanische und die ostindische Küste, Spanien die amerikanische untertan. Später hatte Holland seine Stützpunkte in Westindien und Guayana, am Kap, auf Ceylon und den Sundainseln. Die atlantische Fahrt war schwieriger zu beherrschen als die Adria, aber nur durch die Seeherrschaft war die Behauptung dieser wirtschaftlichen Stellung möglich. Nach dem Untergange der spanischen Armada sehen wir Engländer und Holländer das spanische Monopol durchbrechen. Die Grundlage der wirtschaftlichen Macht Spaniens war damit getroffen; die Versuche, durch Ausfuhrverbote die Waren im Lande billig zu erhalten, konnten seiner Wirtschaft nicht aufhelfen.

Neben der Beherrschung einer Handelsstraße war die Ausübung eines weithin absatzfähigen Exportgewerbes

schon für die mittelalterliche Stadt eine Hauptquelle des Reichtums gewesen. Die Förderung der Manufakturen stand im Vordergrunde bei den Maßregeln Colberts, des Ministers Ludwigs XIV., an die man häufig zuerst denkt, wenn von Merkantilismus die Rede ist. Allein, wenn es Colbert auch gelang, dem französischen Gewerbe, vor allem der Lyoner Seide, eine herrschende Stellung zu erringen, so konnte er doch mit seinen Bestrebungen an frühere Versuche anknüpfen; und neben dem Gewerbe pflegte Frankreich den Verkehr.

Durch den 1535 mit der Türkei abgeschlossenen Handelsvertrag suchte König Franz den italienischen Städten das Monopol der levantinischen Fahrt zu nehmen: Marseille sollte an die Stelle von Genua treten. Ebenso nahm Frankreich später an der atlantischen Fahrt mit seinen privilegierten Handelskompanien teil. Mit den Franzosen vor allem hatte England im 18. Jahrhundert in Ostindien und in Amerika um die Vorherrschaft zu kämpfen. In Kanada, das die Engländer im Siebenjährigen Kriege eroberten, spricht noch heute ein großer Teil der Bevölkerung Französisch, und erst 1803 verzichteten die Franzosen endgültig zugunsten der Vereinigten Staaten auf Louisiana, das Tal des Mississippi.

Größerer Erfolg war dem französischen Gewerbe beschieden. Im 15. Jahrhundert hatten die französischen Könige Lyon die Handelsstellung erobert, die bisher Genf in dem flandrisch-italienischen Verkehr eingenommen hatte; im 16. gewannen sie ihm dazu durch die Seidenindustrie die Gewerbestellung, die bisher Genua und andere italienische Staaten inne hatten. Die Geldsummen, die zur Bezahlung der italienischen Fabrikate außer Landes gingen, schienen einen Verlust für Frankreich zu bedeuten, ja eine Stärkung des politischen Gegners; denn Genua hatte sich den Spaniern angeschlossen. Konnte man nicht in Frankreich dieselben Dinge erzeugen? Vielleicht sich das Ausland

tributpflichtig machen, wie es jetzt die Italiener taten? So suchte man zunächst einige tüchtige Meister durch Privilegien nach Frankreich zu locken. Die Colbertschen Maßregeln unterscheiden sich — ähnlich wie die Cromwells in England — von diesen früheren Maßnahmen dadurch, daß sie von solcher Sonderstellung einzelner nichts wissen wollen; die Vorteile, die sie gewähren, sollen allen Landesangehörigen gleichmäßig zugute kommen. Freihandel im Innern, Privilegierung nur gegen das Ausland, Beseitigung der Zollschranken im Innern, dagegen Zollgrenze gegen das Ausland, das war der Gedanke der Colbertschen Tarife von 1664 und 1667. Um der Industrie billiges Material zu sichern, sollte Rohstoffen die Einfuhr erleichtert, die Ausfuhr aber erschwert werden; um ihr den Absatz zu erleichtern, sollte dagegen auswärtigen Fabrikaten der heimische Markt verschlossen werden, während französischen Industrieprodukten die Ausfuhr in jeder Weise erleichtert wurde.

Hatte man in Spanien und Holland das Hauptgewicht auf den Handel, in Frankreich auf das Gewerbe gelegt, so zeichnet sich der englische Merkantilismus durch die gleichmäßige Förderung von *Handel, Gewerbe und Landwirtschaft* aus.

Bis ins 17. Jahrhundert war der englische Handel abhängig gewesen, früher von Hansen und Italienern, dann von den Holländern. Diese Abhängigkeit zu brechen, war die Hauptaufgabe der unter der Republik 1651 erlassenen, 1660 erweiterten *Navigationsakte*, deren wesentlichste Bestimmungen folgende waren:

1. Außereuropäische Produkte (Kolonialwaren) dürfen nur in englischen Schiffen eingeführt werden.

2. Europäische Waren dürfen nur auf englischen Schiffen oder auf Schiffen des Ursprungslandes nach England eingeführt werden. Hatte bisher Holland z. B. den wichtigen

Verkehr mit der Ostsee vermittelt, so durften jetzt polnische Landesprodukte nur auf englischen oder auf Danziger Schiffen importiert werden. Holland durfte nur seine Landesprodukte, seinen Käse usw. — freilich auch die in holländischen Häfen zur Verschiffung gelangenden Produkte des westdeutschen Hinterlandes — nach England bringen.

3. Die Küstenschiffahrt ist der nationalen Flagge vorbehalten. Gegen die holländische Fischerei, besonders den Heringsfang, wandte sich die Bestimmung, England dürfe mit gesalzenen Fischen nur durch Fischerei englischer Schiffe versehen werden.

Der Küstenfahrt wurde 1660 der Verkehr mit den Kolonien gleichgestellt, der englischen Schiffen vorbehalten blieb.

Hier enthält also die Navigationsakte nicht nur eine Beschränkung des Auslandes, sondern auch der bisher unbehelligten Kolonien. Ihre Aufgabe wurde dahin bestimmt, das Mutterland mit den Produkten zu versorgen, die es selbst nicht herstellen konnte, wie Zucker, Baumwolle, Tabak, Schiffbaumaterialien. Ebenso wie die Stadt das von ihr beherrschte Gebiet auf die Rohstoffproduktion für ihren Markt beschränkte und sich das Monopol des Gewerbebetriebes vorbehielt, suchte das Mutterland gegenüber seinen Kolonien zu verfahren. Kein Hufnagel sollte in den Kolonien verfertigt werden; sie sollten den erweiterten Landbezirk des Mutterlandes bilden. Nur in solchen Gegenständen, die den Produzenten des Mutterlandes Konkurrenz machen konnten, wie Korn, Pökelfleisch, Spiritus (so enumerated commodities), gestattete England seinen Kolonien freie Ausfuhr, ja erschwerte ihre Einfuhr nach England.

Die Navigationsakte legte der englischen Wirtschaft zunächst Opfer auf; denn die englische Schiffahrt war nicht imstande, die englische Ein- und Ausfuhr so billig zu besorgen, wie es die Holländer taten. Ihre Wirkung wird

von neueren Forschern nicht allzuhoch angeschlagen (Cunningham, 3. Aufl.), doch nennt sie Adam Smith, der sonst den Merkantilismus durchaus verwirft, „vielleicht das weiseste aller Handelsgesetze Englands“. Denn dadurch, daß die Navigationsakte die englische Flagge begünstigte, veranlaßte sie Kapital und Arbeit, sich der Schiffahrt zuzuwenden, und schuf so die englische Marine, den wichtigsten Pfeiler der wirtschaftlichen Macht Englands. Ihre Durchführung war freilich nur möglich mit der Niederkämpfung der Rivalen, Holland und Frankreich. Durch diese aber erlangte England die Seeherrschaft und mit ihr sein Kolonialreich. —

Der Merkantilismus verlangte, daß, was im Lande erzeugt werden könnte, dem Inländer und nicht dem Ausländer Verdienst geben sollte. Wie Frankreich in der Seidenindustrie, so suchte England vor allem in der Wollindustrie diesen Grundsatz zur Geltung zu bringen.

Englands Weiden lieferten eine ausgezeichnete Wolle, die im Mittelalter in Flandern und Italien verwebt wurde. Schon im 14. Jahrhundert hatten die englischen Könige versucht, die Wollausfuhr zu hindern, die Verarbeitung der Wolle in England heimisch zu machen. Im 16. Jahrhundert hatten diese Versuche, durch die Übersiedlung flandrischer Arbeiter gefördert, Erfolg. Statt der Wolle führten jetzt die „merchant adventurers“ englisches Tuch aus.

Fehlten die natürlichen Vorbedingungen, um eine Produktion im Lande einzubürgern, so ging man auf den Erwerb von Kolonien aus, die den Mangel des Mutterlandes zu ersetzen geeignet waren. So suchte sich England durch seine nordamerikanischen Kolonien in dem Bezuge von Schiffbaumaterialien von den Ostseeländern frei zu machen.

In der merkantilistischen Handelspolitik können wir so gut, wie in der städtischen, eine Tendenz zum Abschluß verfolgen. Voll durchgesetzt hat sich diese Tendenz in Ostasien,

in China und Japan, die den Ausländern ihre Pforten verschlossen. In den europäischen Ländern, die eine gewisse Einheit bilden, war ein solcher Abschluß nicht möglich, man blieb auf den Verkehr mit den Nachbarnationen angewiesen. Konnte man ihn nicht vermeiden, so sollte er möglichst gewinnbringend gestaltet werden, möglichst viel Geld ins Land bringen, möglichst wenig ihm entziehen. Das schien eine starke Warenausfuhr und eine möglichst geringe Wareneinfuhr vorauszusetzen. In diesem Falle sprach man von günstiger Handelsbilanz. Mochte der Grundgedanke dieser Auffassung der sein, der auswärtige Handel dürfe die Erwerbsgelegenheit des Landes nicht mindern, sondern müsse sie fördern, die Theorie formulierte die Forderung: nur mit den Ländern sei der Handel zu pflegen, mit denen die Bilanz günstig stehe. Den dadurch hervorgerufenen gegenseitigen Abschließungstendenzen gegenüber mußten die an dem auswärtigen Absatz ihrer Waren besonders interessierten Staaten suchen, durch Handelsverträge freieren Verkehr zu erreichen. Durch seinen in dieser Richtung erzielten Erfolg ist besonders berühmt geworden der Vertrag, den es dem englischen Gesandten Methuen 1703 zu Lissabon abzuschließen gelang. Durch ihn verpflichtete sich Portugal zur Aufhebung seiner Verbote der Wollwareneinfuhr. Es setzte seine Wollmanufaktur der englischen Konkurrenz aus, öffnete seinen Markt den englischen Wollwaren. Dafür gewährte England den portugiesischen Weinen einen um ein Drittel niedrigeren Zoll als den französischen. Dieser Vertrag erschien vor allem deshalb für England günstig, weil Portugal die englische Ausfuhr nur zum Teil mit seinem Wein bezahlen konnte und darum brasilianisches Gold nach England senden mußte. Er war dadurch zustande gekommen, daß Portugal im spanischen Erbfolgekriege zu den Gegnern Frankreichs hielt.

Ausfuhrverbote oder -erschwerungen, die im Interesse einer reichlichen Versorgung des heimischen Marktes erlassen werden, schädigen die Produzenten der betroffenen Waren, denen sie mit dem Absatz in das Ausland eine Möglichkeit des Erwerbes nehmen. Um der Industrie billige Produktionsbedingungen zu gewähren, hatten Colbert und seine Nachfolger die Ausfuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen (Getreide, Wolle) erschwert. In England waren die Landwirte politisch ausschlaggebend und ließen sich solche Benachteiligung nicht gefallen. Den Grundherren verdankte der Oranier Wilhelm III. seine Berufung auf den englischen Thron, darum mußte er ihnen entgegenkommen. Eine Förderung der Landwirtschaft erschien um so mehr angebracht, als diese, in den Stand gesetzt, in günstigen Jahren zu exportieren, eine sichere Versorgung des heimischen Marktes auch bei ungünstiger Ernte gewährleisten sollte.

Das Korngesetz von 1689 nahm einen Normalpreis für Getreide an. Solange dieser Preis nicht erreicht war, wurde die Einfuhr von Getreide verboten. Diese künstliche Hochhaltung des Preises sollte die Landwirte zur Ausdehnung ihrer Produktion veranlassen. Dafür, daß nicht ein Überangebot zu einem Preissturz führe, sollten Ausfuhrprämien dienen. Stieg dagegen der Preis über die im Gesetze vorgesehene Norm, weil wegen schlechter Ernte oder steigender Nachfrage das Angebot nicht ausreichte, so fielen die Ausfuhrprämien fort, und die Einfuhr ausländischen Getreides wurde freigegeben. Indem dies Gesetz dem Landwirt einen festen Preis sicherte, wandte es auch ihm die Vorteile der Verkehrswirtschaft zu. So lange, bis seine Wirkung durch die schneller wachsende Bevölkerung aufgehoben wurde, hatte es eine Verbesserung des Anbaues zur Folge, ohne daß sich die Konsumenten über eine Erhöhung der Preise zu beklagen hatten. —

Von einer deutschen Handelspolitik kann erst im 19. Jahrhundert die Rede sein. Vorher zerfiel Deutschland in wirtschaftlich selbständige Territorien, und die Versuche, es handelspolitisch zu einen, wie sie unter Karl V. gemacht wurden, schlugen fehl. Bei der Zersplitterung der deutschen Staaten mußten die Maßregeln, den Verkehr in den Grenzen des Landes zu fördern, kleinlich, gelegentlich lächerlich ausfallen. Vergebens bemühte sich der Große Kurfürst, an den Vorteilen der Negertransporte nach Amerika teilzunehmen. Gelang es ihm doch nicht einmal, die Odermündung zu beherrschen! Die Porzellanmanufakturen, die man für den Hof, die Tuchmanufakturen, die man für das Heer arbeiten ließ, stellten nicht immer eine Förderung der Verkehrswirtschaft, sondern häufig nur eine eigenartige Art der Ausgabe öffentlicher Gelder dar.

In den größeren östlichen Staaten mangelte es vielfach zu sehr an den Voraussetzungen der Verkehrswirtschaft, als daß es staatlichen Maßnahmen möglich gewesen wäre, sie zu schaffen. Sachsen besaß ein blühendes Gewerbe, aber als Friedrich II. zwangsweise sächsische Damastweber in seinen Landen ansiedelte, benutzten sie — ebenso wie die zwangsweise in die preußische Armee gesteckten sächsischen Soldaten — die nächste Gelegenheit zum Ausreißen.

Der wirtschaftliche Schwerpunkt lag in Preußen wie in Rußland in der Landwirtschaft, die es galt aus der Isoliertheit der Naturalwirtschaft herauszuheben. Allein die feudale Verfassung, die sie umspannte, war zu fest, als daß die eindringende Verkehrswirtschaft sie, wie in England, hätte auflösen können, sie verschärfte sie vielmehr; ihre Wirkungen blieben an der Oberfläche, auf die Gutsherren beschränkt, die erst jetzt ein Interesse an der Ausbildung der Erbuntertänigkeit ihrer Bauern gewannen. Unter Katharina II. erreichte die russische Leibeigenschaft ihren Höhepunkt.

So verschieden sich im einzelnen die merkantilistische Handelspolitik gestaltete, mit recht charakterisiert sie Ad. Smith als ein System staatlicher Eingriffe. Er vergißt hinzuzufügen, was mit diesen Eingriffen erstrebt wurde: die Förderung der Verkehrswirtschaft. Eine Verkehrswirtschaft ergab sich, die aber in der mannigfachsten Weise gebunden war. Diese Gebundenheit rührte nur zum Teil von den Eingriffen der Staatsgewalt her, schwerer wogen die durch die mangelhafte Beherrschung der Natur hervorgerufenen Hemmungen. Die moderne, freie Verkehrswirtschaft bildete sich, indem einerseits die politischen Fesseln des alten Merkantilismus sich lockerten, andererseits die Fortschritte der Verkehrstechnik einen freieren Austausch der Güter ermöglichten.

Zweites Kapitel.

Die Änderung der Grundlagen in der freien Verkehrswirtschaft.

a) Die Bedeutung der modernen Technik des Verkehrs.

Im Zeitalter der Telegraphen, der Eisenbahnen und Chausseen, der Dampfschiffe und Kanäle kann man sich schwer eine Vorstellung von der Unvollkommenheit der früheren Verkehrsmittel machen. Und doch ist das nötig, um den Umschwung zu verstehen, den die Verkehrstechnik im 19. Jahrhundert in den Bedingungen der Handelspolitik hervorgerufen hat.

Auf schlecht gehaltene Holzwege und Saumpfade müssen wir gehen, wollen wir uns einen Begriff von mittelalterlichen Straßen machen. Selten waren sie durch Steine verbessert. Das Chaussieren nur durch eine Schicht kleiner

Steine kam erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts auf (Mac Adam). Vorher bewegten sich die Lastwagen langsam, mit vielen Pferden bespannt, auf den Sandwegen dahin, und nicht selten brach eine Achse. Auf dem Gebirge war von Wagen überhaupt keine Rede: den Maultieren wurden die Lasten aufgebunden.

Wir verstehen, wie unter diesen Umständen die Städte abgeschlossene Wirtschaftsgebiete bilden konnten, wie der Handel nur wertvollere Gegenstände, die den teuren Transport lohnten, in kleineren Mengen zu befördern vermochte. Einer, höchstens zwei Güterzüge befördern heute über den Gotthard so viel wie im Mittelalter in einem Jahre diese Straße ging. Günstiger für den Verkehr lagen die Städte an Wasserwegen, besonders an der freien See. Daher ihre Überlegenheit im Handel, daher erklärt sich auch später noch das kommerzielle Übergewicht Hollands und Englands.

Der merkantilistische Staat, dem es um die Zusammenfassung der Kraft seines Landes zu tun war, suchte dessen einzelne Teile durch Verbesserung der Verkehrsmittel einander nahe zu bringen.

So wurden die Staatsposten eingerichtet, zuerst in Frankreich, im 15. Jahrhundert, dann die Thurn und Taxissche Post, die die weitzerstreuten Glieder der Habsburgischen Monarchie, die Niederlande (Brüssel), Tirol (Wien, Innsbruck) und Italien (Mailand) miteinander verbinden sollte. Der Große Kurfürst richtete eine brandenburgische Post ein, die von Memel bis Amsterdam ging.

Den Straßenbau forderten insonderheit die französischen Könige. Napoleon setzte ihr Werk im großen fort. Berühmt sind seine Alpenstraßen (Simplon).

Weiter ließ der merkantilistische Staat sich den Ausbau der Wasserstraßen angelegen sein. Unter Colbert wurde

der den Atlantischen Ozean mit dem Mittelmeer verbindende Canal du midi erbaut. Die Hohenzollern verbanden Elbe, Oder und Weichsel durch Kanäle. In England bauten Ende des 18. Jahrhunderts Private eine große Anzahl von Kanälen (Bridgewater-Kanal zwischen Liverpool und Manchester 1761).

Als es möglich geworden war, die Fahrt zwischen London und Oxford, zu der man noch 1742 zwei Tage gebraucht hatte, in sechs Stunden auf den verbesserten Chausseen im Stellwagen zu durcheilen, glaubte man den Gipfel der Technik erreicht zu haben. Die eigentliche Umwälzung in den Verkehrsmitteln fand aber erst mit den Eisenbahnen statt, als es gelang, die Wagen auf Schienenwegen mit Dampfkraft zu treiben.

Im Jahre 1830 konnte Stephenson die erste Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester eröffnen. In den dreißiger und vierziger Jahren wurde das englische Bahnnetz ausgebaut. 1839 wurde die Bahn zwischen Leipzig und Dresden dem Verkehr übergeben. Der Ausbau des europäischen Bahnnetzes nahm die nächsten Jahrzehnte in Anspruch. 1854 gelang es, den Semmering mit einer Bahn zu überschreiten. Es folgten die Bahnen über den Brenner, den Mont Cenis und den Gotthard (1882). Das nordamerikanische Bahnnetz umspannte seit der Fertigstellung der ersten Pacificbahn 1869 die gesamte Ausdehnung des Kontinents vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean. Mit der sibirischen Bahn brachte Rußland seine Bahnen zu Beginn des neuen Jahrhunderts mit demselben Meere in Verbindung, während England Indien mit Bahnen versah. Derweil in Asien, Afrika und Südamerika noch weite Strecken der Erschließung harren, ermöglicht bei uns die Verdichtung des Schienennetzes durch den Ausbau auch der Nebenbahnen eine immer intensivere Gestaltung des Verkehrs.

Sombart berechnet, daß durch die Eisenbahnen die Leistungen des Frachtverkehrs in Deutschland in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sich um das Dreihundertfache gesteigert haben. Ebenso wichtig aber war die Verbesserung des Nachrichtendienstes: 1849 stellte Siemens der preußischen Regierung den ersten Telegraphen zwischen Berlin und Frankfurt zur Verfügung. Jetzt ist die ganze Erde mit einem Netze von Kabeln umspannt. Erst mit diesen neuen Mitteln des Verkehrs wurde es möglich, größere kontinentale Gebiete, wie die Vereinigten Staaten oder das Russische Reich, zu einer wirtschaftlichen Einheit zusammenzufassen. Damit wurde die Vorzugsstellung, welche bisher die Seestaaten genossen hatten, erheblich gemindert. Gleichzeitig aber wurden die natürlichen Schranken des Verkehrs zwischen den einzelnen Ländern unwirksamer gemacht, die ganze Erde in den Kreis gegenseitigen Verkehrs gezogen.

Mit der Ausbildung der Mittel des Landverkehrs ging die Verbesserung der Schiffahrt ihren Weg. Die Dampfschiffe gestatteten eine Präzision der Fahrt, wie sie bei den vom Winde abhängigen Seglern niemals stattfinden konnte. Immer riesenhafter wurden die Bäuche der Schiffe. Hatte die Karavelle des Kolumbus „S. Maria" eine Wasserverdrängung von 237 t, so der 1897 von Stapel gelassene „Kaiser Wilhelm II." eine solche von 26000 t. Die Binnenwasserstraßen wurden gleichfalls erweitert. Motorkraft bewegt auf ihnen Riesenkähne für Massengüter. 1870 bis 1890 verdreifachte sich der Wasserverkehr des Rheins.

Während früher wenige, wertvolle Waren den Gegenstand des Verkehrs gebildet hatten, erstreckt er sich jetzt auf voluminöse Güter, an deren massenhafte Versendung man früher nicht denken konnte. Ad. Smith, ja noch Friedrich List († 1846) hielten Zölle auf Getreide für unnötig, da die Schwierigkeit des Transports von selbst die Verschließung

größerer Massen verbiete. Und welche Sorgen bereitete in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts dem westeuropäischen Getreidebau die transozeanische Konkurrenz!

Liefen früher die Zufuhren langsam und unregelmäßig ein, so bilden neben der Massenhaftigkeit die Schnelligkeit und Sicherheit des Verkehrs die Errungenschaften der modernen Technik.

Dadurch, daß es gelang, die natürlichen Hindernisse des Verkehrs immer mehr zu bewältigen, wurden die Bedingungen der Handelspolitik völlig verschoben, ein neues Zeitalter heraufgeführt, das wir — im Gegensatz zu dem der gebundenen Verkehrswirtschaft — das der freien Verkehrswirtschaft nennen können.

Hatte man früher den Verkehr eingeschränkt, damit er in diesen Schranken um so kräftiger sich entfalte, so mußte man jetzt, wollte man an dem alten Ziel, Förderung des Verkehrs, festhalten, zu andern Mitteln greifen, ihn möglichst frei gestalten, während ein Beibehalten des alten Mittels, der Eindämmung des Verkehrs, nicht mehr dem alten Ziel, sondern nur noch seiner Hemmung diente. Bezeichnend für diesen Gegensatz ist, daß zu Ende des 18. Jahrhunderts, als schon die politischen Voraussetzungen einer Beschränkung des Kolonialhandels in Nordamerika fortgefallen waren, der Hamburger Büsch doch eine gebundene Handelsfahrt dorthin für nötig hielt, weil bei der großen Entfernung und den schlechten Verkehrsmitteln eine schnelle Anpassung an die Konjunktur, wie sie die Voraussetzung einer wirksamen freien Konkurrenz sei, sich als unmöglich erwiesen habe. Seitdem verschob die Ausbildung der Verkehrsmittel die Sachlage vollkommen. Hatten die Hemmmittel der Handelspolitik sonst die natürlichen Hindernisse des Verkehrs verstärkt, so konnten sie jetzt nur dem Wegfallen der früheren Schranken des Verkehrs einigermaßen

entgegenarbeiten, durch das so manchem Erwerbszweig sein lokales Monopol genommen wurde.

Die Fortschritte der Technik und Organisation des Verkehrs bilden nur ein Glied in der Reihe technischer und wirtschaftlicher Errungenschaften, die die neue Zeit kennzeichnen. In dem Verhältnis von Produktion und Konsumtion trat ein Umschwung ein. Hatte bisher die Produktion nur langsam den Forderungen des Bedarfs nachkommen können, mußte der Versorgung mit ausreichenden Vorräten ängstliche Aufmerksamkeit gewidmet werden, so ermöglichte die kapitalistische Wirtschaftsorganisation eine derartige Steigerung der Produktion, daß die Gefahr, nicht versorgt zu werden, zurücktrat; vielmehr wurde es jetzt schwierig, für die massenhaft erzeugten Güter immer lohnenden Absatz zu finden.

Die Ausbildung des Nachrichtenverkehrs ermöglichte eine Übersicht über Weltnachfrage und Weltangebot, die die Börsen von lokalen Märkten zu Bildnern des Weltpreises werden ließ. Die verminderten Transportkosten gestatteten einen früher nicht denkbaren Ausgleich zwischen dem Überfluß und Mangel verschiedener Gegenden.

Hatte es sich früher für den einzelnen empfohlen, an den wenigen Stücken, die in den Verkehr kamen, möglichst viel aufzuschlagen, so gestattete jetzt die verbesserte Technik die Differenz zwischen Produktionskosten und Verkaufspreis durch Herabdrückung der Produktionskosten zu gewinnen. Gegenüber dem dadurch erleichterten Aufkommen der Konkurrenz konnte nur der sich behaupten, der den Verzicht auf hohen Gewinn beim einzelnen Stück durch Ausdehnung der Produktion wettzumachen verstand, und: „Großer Umsatz, kleiner Nutzen" wurde das Geschäftsprinzip der entwickelten Verkehrswirtschaft.

Weiter wurde die Seßhaftigkeit der Bevölkerung und die dadurch bedingte Gebundenheit der Produktionsstätten

gelockert. Es wurde möglich, die Bevölkerung an den der Produktion besonders günstigen Stätten zu konzentrieren.

Jedes neu aufkommende Verkehrsmittel verschob die bestehenden Erwerbsverhältnisse. Deswegen setzten die durch den früheren Zustand Bevorzugten ihm nicht selten heftigen Widerstand entgegen. Allein der unzweifelhafte Nachteil, der sie traf, wurde weit mehr als wettgemacht durch die Hebung der Produktionskraft der Gesamtheit. Als im 17. Jahrhundert die Landkutschen in England aufkamen, weissagte man den Untergang des Handels durch sie. In der Tat mögen bei dem Regelmäßigerwerden der Verbindungen die Reisenden sich seltener als bisher mit Schwertern und Pistolen versehen haben. Vollends riefen die Eisenbahnen eine Umwälzung des ganzen Wirtschaftslebens hervor, und nur wer sich den neuen Verhältnissen anzupassen verstand, konnte an den durch sie herbeigeführten Vorteilen teilnehmen.

Der Staat selbst hatte bisher einen großen Teil seiner Einnahmen dadurch bezogen, daß er den Verkehr, den er schützte, dafür mit Abgaben belegte. Dies Verfahren wurde jetzt gefährlich. Die moderne Technik raubte vielen begünstigten Straßen ihre ausschließliche Bedeutung für den Verkehr, erleichterte ihre Umgehung. Wer an den alten Stapelrechten und Zollbelastungen festhielt, entzog seinem Hafen den Handel, der sich an den Plätzen zusammenzog, an denen er am wenigsten belästigt und durch Abgaben bedrückt war. Für die Staatsfinanzen empfahl sich der Verzicht auf den Verkehr hemmende Abgaben. Der dadurch bewirkte Verlust konnte mehr als ausgeglichen werden, da die vermehrte Erwerbsgelegenheit in den steigenden Gewinnen der Einzelwirtschaften eine weit bessere Steuerquelle eröffnete. Der Freihandel bedeutete bei einer entsprechenden Ausgestaltung des Steuerwesens nicht eine Schwächung, sondern eine wesentliche Stärkung der Finanzkraft des Staates.

Fracht und Versicherung verdreifachten im Mittelalter den Einkaufspreis der englischen Wolle, die in Florenz verarbeitet wurde. Es ist klar, daß unter diesen Umständen die Industrie vorzugsweise für den Luxus der zahlungsfähigeren arbeiten mußte. Die stabilere Technik bedingte zudem eine gleichbleibende Form der Lieferung. Demgegenüber charakterisiert die moderne Industrie schnelles Sichanpassen an wechselnden Bedarf, beständig sich ändernde Moden, Arbeiten vor allem für den Massenbedarf. Wo einer zahlreichen und geschulten Arbeiterschaft durch möglichst freien Verkehr der Bezug von Nahrungsmitteln und Rohstoffen und der Absatz der Produkte erleichtert wird, sehen wir die Industrie sich konzentrieren.

Allein diese Billigkeit und Anpassungsfähigkeit erreicht die moderne Industrie nur durch Aufwendung großer Mittel. Dem einzelnen ist sie schwer möglich, eine Organisation von Arbeitskräften und Sachmitteln ist dazu nötig, wie sie nur durch Zusammenfassung von Kapital gelingt. Die vorbereitenden Stadien des Arbeitsprozesses, Maschinenbau, Förderung von Kohle und Eisen, erlangen steigende Bedeutung. Kohle und Eisen zählen zu den wichtigsten Artikeln, die unsere Bahnen fahren. Erst die verbesserte Technik der Förderung und Versendung machte die allgemeine Anwendung der schwarzen Schätze möglich. Büsch mußte noch von der fortschreitenden Abholzung der Wälder den Ruin des Gewerbes befürchten, da für ihn als Feuerungsmittel in erster Linie das Holz in Betracht kam. Und wie gewaltig hat unsere Eisenindustrie mit ihren Hochöfen sich entwickelt! Marx geht so weit, die moderne Großindustrie mit der Anwendung von Maschinen anfangen zu lassen.

Die Verkehrswirtschaft bringt als Mittel ihrer Erfolge das Kapital hervor, aber dieses Mittel selbst kann ihrem weiteren Vorschreiten hinderlich werden. Dem in bestimmten

Anlagen investierten Kapital ist es vor allem um Erhaltung dieser Anlagen zu tun, auch wenn sie nicht mehr den neuesten Bedingungen entsprechen. So können das Kapital und der neue Erwerbsgelegenheiten aufspürende Unternehmungsgeist in Widerspruch geraten. Die schwere Industrie, die Halbfabrikate liefert und deren Preise möglichst hoch zu halten sucht, tritt in Gegensatz zu der das genußfertige Produkt herstellenden Industrie, die bei geringerem Preise ihrer Materialien einer größeren Arbeiterschar gewinnbringende Beschäftigung gewähren könnte.

Wie in der Industrie, so werden in der Landwirtschaft die einzelnen Interessenten durch die Fortschritte der Verkehrswirtschaft sehr verschieden beeinflußt. Es ist irreführend, nur von einem, gleichen „Interesse der Landwirtschaft" zu sprechen, namentlich wenn man es in Gegensatz zur Industrie stellt. Gewiß kann es Gebiete geben, in denen die gesamte Landwirtschaft ihr Interesse andern Berufsständen gegenüber zu vertreten hat, aber ebenso wichtig sind die Fälle, in denen die Interessen der einzelnen Zweige der Landwirtschaft auseinandergehen, und die, in denen sie mit Industrie oder Handel zusammenfallen.

Die Verbesserung der Verkehrsmittel hat nicht nur der Allgemeinheit große Vorteile gebracht durch Billiger- und Regelmäßigerwerden der Zufuhr der Nahrungsmittel, dadurch, daß die Gefahr der Hungersnot durch lokale Mißernten so gut wie beseitigt wurde, sondern auch dem Landwirt kam sie zugute durch Erleichterung des Absatzes seiner Produkte und des Bezuges von Produktionsmitteln (Maschinen, künstlicher Dünger) und Genußgegenständen, die nicht im eigenen Betriebe erzeugt werden können. Allein diesen Vorteilen stand der Nachteil gegenüber, daß den Landwirten das Monopol der Versorgung des näher liegenden Gebietes, das sie bisher gehabt hatten, genommen wurde, daß eine

Versorgung von auswärts möglich wurde, wie man sie sich früher nicht hatte denken können. Nicht nur Vorzüge der Bodenbeschaffenheit, vor allem Eigenarten des Betriebes verschafften der auswärtigen Konkurrenz eine gefährliche Überlegenheit. Wo die Naturschätze, vor allem der Boden, im Überfluß vorhanden waren, in den dem Markte ferner liegenden Gebieten, versprach schon eine geringere Aufwendung von Kapital und Arbeit, ein extensiver Betrieb, Gewinn, und diesem Vorzug konnte dort, wo längst aller Boden vergeben war, nur zum Teil mit einer Ermäßigung der Produktionskosten durch Verbesserung der Agrarverfassung, Verwendung von mehr Arbeit und Kapital (Maschinen), kurz intensivere Wirtschaft entgegengearbeitet werden. Für einen bestimmten Betrieb, z. B. Schafzucht oder Getreidebau, genießt, wie vor allem der mecklenburgische Landwirt v. Thünen nachgewiesen hat, eine entferntere Zone unter Umständen Vorzüge, die die dem Markt nähere durch nichts wettmachen kann. Allein dies bedeutet nicht Entwertung der dem Markt näheren landwirtschaftlichen Zonen überhaupt. Für sie eignen sich vielmehr andere Wirtschaftsarten, die der veränderten Stellung der einzelnen Produktionsmittel entsprechen. Der Nachteil, der einer bestimmten Landwirtschaft dadurch erwächst, daß fernere Gebiete durch neue Verkehrsmittel als Konkurrenten in ihre Zone einrücken, kann mehr als ausgeglichen werden, wenn die Erweiterung des Absatzmarktes es ihr gestattet, zu dem intensiveren Wirtschaftsbetriebe einer näheren Zone überzugehen, z. B. den Schwerpunkt der Wirtschaft von der Schafzucht zum Getreidebau oder von dem Getreidebau zu der Viehhaltung zu verlegen.

Auf allen Gebieten ermöglicht ein Sichanpassen an die ständig sich verändernden Konjunkturen der Verkehrswirtschaft größere Ergiebigkeit der Wirtschaft. Dieses Sichanpassen — Nichtwarten bis zu einem Angepaßtwerden

unter ungünstigen Bedingungen — erfordert freilich ein weit höheres Maß wirtschaftlicher Einsicht und Entschlossenheit als das Beharren in alteingelebten Formen der Wirtschaft. Eine Änderung der Wirtschaftsverfassung, eine Verschiebung der Besitz- und Betriebsverhältnisse erweist sich als notwendig, die im einzelnen nur unter großen Schwierigkeiten durchgeführt werden kann.

b) Die Umwälzung des politischen Systems.

(Der Bruch des merkantilistischen Kolonialsystems, wirtschaftliche Zusammenfassung größerer Gebiete, der Deutsche Zollverein.)

Zu den Veränderungen der Verkehrstechnik trat als zweites die Änderung des politischen Systems, um die Grundlagen der Handelspolitik zu verschieben.

Wie die Stadtwirtschaft auf der Beherrschung des platten Landes beruht hatte, so war die Beherrschung der Kolonien ein Hauptstück des Merkantilismus gewesen. Als die amerikanischen Kolonien ihre Selbständigkeit erkämpft hatten, wurde es unmöglich, das alte System in der früheren Schärfe aufrecht zu erhalten. Die Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten am 4. Juli 1776 ist einer der wichtigsten Einschnitte der neueren Geschichte, sie ist auch für die Handelspolitik von der größten Bedeutung geworden.

Hatten in Nordamerika bisher Frankreich und England als ebenbürtige Gegner sich gegenübergestanden, so entschied der Siebenjährige Krieg, der England Kanada verschaffte, zugunsten Englands. Das bedeutete zugleich den Sieg der freieren englischen Kolonien mit ihrer Selbstverwaltung und Religionsfreiheit über die nach dem Feudalsystem eingerichteten französischen, die wohl militärisch schlagfertiger gewesen waren, deren wirtschaftliche und geistige Entwicklung aber — war doch den Hugenotten die Ansiedlung verboten

— durch die nach dem Muster des Kontinents eingeführten feudalen Bande gehemmt war.

Allein der französische Minister Choiseul, welcher gemeint hatte, der Verlust Kanadas sei zwar für Frankreich schmerzlich, werde aber den Engländern den Besitz ihrer amerikanischen Kolonien kosten, sollte recht behalten.

Die englischen Ansiedler waren ausgewandert, um in der Neuen Welt die religiöse und politische Freiheit zu finden, die sie daheim nicht erringen konnten. Man hatte ihnen Selbstverwaltung gewährt. Nur in der äußern Handelspolitik waren sie seit der Navigationsakte vom Mutterlande abhängig. Die Kolonien ließen sich diese Einschränkung gefallen, solange sie den Schutz des Mutterlandes gegenüber der Umklammerung durch die Franzosen nötig hatten. Jetzt hatte England in einem schweren und kostspieligen Kriege den Feind niedergeworfen. Der Krieg war um der Kolonien willen geführt: nichts schien daher natürlicher, als daß die Kolonien dem Mutterland die Kosten tragen hülfen. Hier aber erhob sich ihr Widerstand.

England glaubte durch die Erfolge des Siebenjährigen Krieges in den Stand gesetzt zu sein, sein Kolonialsystem kräftiger auszubauen. Die Nordamerikaner aber wollten nicht von den Franzosen befreit sein, um der Ausbeutung durch das Mutterland um so rücksichtsloser preisgegeben zu werden. Nur als Gleichberechtigte wollten sie Engländer bleiben. England aber maßte sich das Recht an, von sich aus den Kolonien Steuern auferlegen zu dürfen, die zugleich ihre handelspolitische Abhängigkeit betonten. Dagegen stand man auf. Die Belastung des Teekonsums gab das Signal zur Erhebung. Die widerwilligen Konsumenten vernichteten die Teekisten im Hafen von Boston. In dem siegreichen Kriege um ihre Unabhängigkeit fanden die Vereinigten Staaten die Beihilfe Frankreichs.

Während der Abfall der amerikanischen Kolonien England nach großen Siegen traf, brach das spanische Kolonialreich infolge der Besetzung des Landes durch die Franzosen zusammen. Im zweiten und dritten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts befreite sich das spanische Amerika. 1822 machte sich Brasilien als konstitutionelles Kaisertum von Portugal unabhängig.

Durch diese Ereignisse war das Zwischenhandelsmonopol, welches bisher die Kolonien besitzenden Länder ausgeübt hatten, durchbrochen. Auch Ländern ohne eigenen Kolonialbesitz wurde es jetzt möglich, an dem überseeischen Handel teilzunehmen, ein Vorteil, der vor allem Deutschland zugute kam. Waren die Hamburger und Bremer früher auf die Fahrt nach Spanien und England beschränkt gewesen, so konnten sie jetzt in Nord- und Südamerika selbst — freilich in Konkurrenz mit den anderen Nationen, vor allem den Engländern — eine Domäne ihres Erwerbes finden.

In den ihm verbleibenden Kolonien, z. B. Kanada und Westindien, sah England sich zunächst nicht veranlaßt, von dem alten, so schlecht erprobten Systeme abzugehen. Doch erhielt Kanada 1791 eine Verfassung, und die Navigationsakte wurde an manchen Stellen, namentlich 1794 zugunsten der Vereinigten Staaten, durchlöchert, bis erst die 20er Jahre des 19. Jahrhunderts den völligen Umschwung der englischen Handelspolitik brachten. –

Während so für weite Gebiete die merkantilistischen Abhängigkeitsverhältnisse aufgehoben wurden, schlossen sich auf der anderen Seite bisher durch Verkehrsgrenzen geteilte Gebiete zu handelspolitischen Einheiten zusammen.

Es ist möglich, daß die politische Einheit der handelspolitischen vorangeht.

So fand zwischen England und Schottland, obgleich die politische Einheit seit 1603 bestand, erst 1707 eine

Zolleinigung statt, der Irland erst 1800 angeschlossen wurde. Die Colbertschen Tarife von 1664 und 67 erfaßten nur den Norden des Reiches, in dem der König ohne Einmischung der Stände gebot. Die Grenzprovinzen, vor allem im Süden, die sich ihre ständische Vertretung bewahrt hatten, wie die Gascogne, Languedoc, die Provence, behielten auch eine handelspolitische Sonderstellung, ja Elsaß und Lothringen wurden gleich den Freihäfen ganz wie Ausland behandelt. Erst der 1. Dezember 1790 brachte die Zolleinheit Frankreichs. Auch die Vereinigten Staaten hoben erst durch die neue Verfassung von 1789 die Verkehrsbeschränkungen auf, die bis dahin zwischen den einzelnen Staaten bestanden hatten.

In Italien ergab sich die handelspolitische Einheit aus der politischen. In Deutschland ging die handelspolitische Einigung, der Zollverein, der politischen voraus.

Die Idee eines Reichsgrenzzolles wurde schon unter Karl V. erwogen, um die für die Heeres- und Gerichtsverfassung des neugeordneten Reiches nötigen Mittel zu beschaffen. Allein die süddeutschen Reichsstädte wußten diese Maßregel zu hintertreiben. In der Tat gingen damals die Interessen der einzelnen deutschen Städte und Territorien weit auseinander, hatten z. B. die süddeutschen Städte weit mehr mit Italien und Spanien als mit der Hanse gemein.

Wenn auch im 18. Jahrhundert die größeren Territorien, wie Sachsen und Brandenburg, bestrebt waren, ihre Verkehrsverhältnisse einheitlich zu ordnen, so beschränkte man sich doch auf die Erhebung von Akzisen an den Toren der Städte. Nur dadurch, daß man den Verkehr zwang, diese Städte zu berühren, wirkten diese Abgaben wie Belastungen des Grenzverkehrs. Erst nach dem Zerfall des alten Reiches gingen die arrondierten Einzelstaaten dazu

über, — unter Aufhebung der Schranken des Verkehrs im Inneren — ihr Gebiet nach außen durch Grenzzölle abzuschließen; so Bayern in seinen Mautordnungen von 1807 und 8, Preußen durch seinen Zolltarif von 1818.

Die in den Freiheitskriegen erhoffte politische Einheit hatte der Wiener Kongreß von 1815 Deutschland nicht gebracht. So mußten auch auf handelspolitischem Gebiete die Einzelstaaten für sich vorgehen. Ihre Zersplitterung und ihre ungünstigen Grenzen drängten sie jedoch zu gemeinsamen Maßregeln. Nicht ungehört erhoben der Württemberger Friedrich List und der badische Staatsmann Nebenius die Forderung nach einer ganz Deutschland umfassenden und gegen das Ausland einenden Zonanenlinie.

Zunächst bedeuteten freilich die preußischen Grenzzölle, die durch eine strengere Bewachung gesichert wurden, eine neue Zerschneidung des deutschen Gebietes, unter der vor allem die Nachbarn, die bisher nach den preußischen Grenzprovinzen frei gehandelt hatten, zu leiden hatten. So verloren die Tuchmacher des hessischen Biedenkopf ihren Export nach Westfalen. Hessischer und Nassauer Wein mußten in Preußen denselben Zoll zahlen wie französischer.

Allein das Gesetz von 1818 einigte wenigstens das bis dahin durch Binnenzölle zerschnittene Gebiet Preußens und zeichnete sich weiter durch verhältnismäßig niedrige Zollsätze aus. Es wurden Gewichtzölle erhoben, die einer Belastung des Wertes von 5—30 % gleichkamen. Mehr als irgend ein anderer Tarif der Zeit entsprach der preußische den freihändlerischen Ideen des Adam Smith. Preußen war allerdings bei seinen ungünstigen Grenzen nicht imstande, sich mit einer so hohen Zollmauer zu umgeben, wie andere größere Staaten: die eigentliche Bedeutung seiner niedrigen Sätze lag aber darin, daß es nur durch sie ihm möglich wurde, die mannigfachen Interessen

Deutschlands zusammenzufassen. Der Tarif von 1818 wurde zum Tarif des Zollvereins.

Die ganz von preußischem Gebiet umschlossenen Staaten und Enklaven, wie Schwarzburg-Sondershausen, gelang es, wenn auch mit einigen Schwierigkeiten (Anhalt erst 1828), zum Zollanschluß zu bewegen. Sie wurden Teile des Zollgebiets, erhielten einen nach der Volkszahl abgemessenen Anteil am Ertrage, aber keinen Anteil an der Gesetzgebung und Verwaltung der Zölle. Dies Verfahren konnte indessen den auf ihre Souveränität eifersüchtigen Mittelstaaten gegenüber nicht angewandt werden, die nur als Glieder eines Vereins gewonnen werden konnten, denen die Selbständigkeit der Verwaltung und Gesetzgebung gewahrt blieb. Den Zollanschlüssen folgten die Zollvereine.

Nach langen Verhandlungen traten 1828 Bayern und Württemberg zu einem Zollverein zusammen. Bald darauf gelang es Hessen-Darmstadt, mit Preußen einen Verein zu gründen. Freilich hatte sich in diesem Preußen durch geheime Artikel den entscheidenden Einfluß gesichert. Dem preußischen Zollrat in Darmstadt waren größere Befugnisse eingeräumt, als dem hessischen in Köln, und Preußen behielt sich die Freiheit seiner Zollgesetzgebung vor. Hessen erhielt dagegen finanzielle Vorteile (kopfweise Verteilung des Ertrages), eigene Verwaltung seiner Zollgrenzen und formell gleichen Anteil an der Gesetzgebung. Auf dieser Grundlage konnten die anderen deutschen Staaten sich anschließen: der Zollverein zwischen Preußen und Hessen-Darmstadt führte zum Deutschen Zollverein.

Zunächst freilich schlossen sich unter der Führung Sachsens 1828 die übrigen deutschen Staaten — mit Ausnahme Badens und derer östlich der Elbe — zu dem mitteldeutschen Handelsverein zusammen, der den preußischen Plänen entgegentreten sollte, und der — Hannover, Kurhessen, Thüringen, Sachsen

umfassend — sich zwischen die Gebiete der beiden anderen Vereine schob. Allein es gelang Preußen, mit dem bayerisch-württembergischen Verein sich zu verständigen, 1829 Gotha und Meiningen zum Bau einer durchgehenden Straße zu veranlassen, durch die die Verbindung zwischen Nord- und Südverein hergestellt wurde, und dadurch den mitteldeutschen Verein zu sprengen. 1832 sah Kurhessen sich genötigt, dem preußischen Vereine beizutreten. 1833 wurde zwischen dem preußisch-hessischen Verein, dem bayerisch-württembergischen, Sachsen und Thüringen der Deutsche Zollverein geschlossen, der am 1. Jan. 1834 in Kraft trat und dem sich 1835 Baden und Nassau, 1836 Frankfurt a. M. anschlossen.

Nicht zum Zollverein gehörten Österreich und die nördlichen Küstenländer. Hier blieb die staatliche Zersplitterung Grundlage der handelspolitischen. Dänemark, das damals auch über Schleswig-Holstein gebot, schikanierte um des Sundzolles wegen den Verkehr zwischen Hamburg und Lübeck.

Hannover, Braunschweig und Oldenburg taten sich 1834 zu dem Steuerverein zusammen, den jedoch Braunschweig 1841 verließ, um sich dem Zollverein anzuschließen.

Der Zollverein schuf für den größten Teil Deutschlands ein einheitliches Verkehrsgebiet, das sich in den vierziger Jahren stärker gegen das Ausland abschloß. So sehr die Hansestädte die Notwendigkeit einer Zusammenfassung aller deutschen Interessen erkannten, so eifrig sie die Idee eines deutschen Schiffahrtsbundes erwogen, so wenig konnten sie sich mit diesen Abschlußtendenzen des Zollvereins befreunden, die ihnen die Gefahren der allen auswärtigen Handel lahmlegenden Kontinentalsperre Napoleons zu erneuern schienen, und darum blieben sie dem Zollverein fern.

Die 48er Bewegung brachte statt der erhofften Einheit Deutschlands nur einen verschärften Gegensatz zwischen Preußen und Österreich. Österreich suchte, den unter Preußens

Einfluß stehenden Zollverein durch seinen Eintritt zu sprengen. An sich wäre eine Erweiterung des Zollvereins zu einem die österreichischen Länder mit umfassenden, mitteleuropäischen Zollverein erfreulich gewesen, weil dadurch für ein größeres, leistungsfähiges Gebiet ein gemeinsamer innerer Markt geschaffen wäre. Allein Österreich hätte in diesem Verein die leitende Stelle beansprucht, und Österreich, dessen Gewerbe weit weniger entwickelt waren, als die preußischen, bedurfte eines stärkeren Zollschutzes. Preußen benutzte die Möglichkeit, freiheitlicher sein zu können, als politisches Machtmittel im Kampfe gegen Österreich. Es wandte sich an die freihändlerischen Nordseestaaten und schloß 1851 und 52 mit Hannover und Oldenburg einen Bund, dem Österreich nicht folgen konnte, dem aber die anderen Zollvereinsstaaten sich anschließen mußten, wollten sie nicht auf den freien Verkehr mit Preußen verzichten. Ähnlich ging Preußen 1862 vor durch den Abschluß eines liberalen Handelsvertrages mit Frankreich.

Der Zollverein war durch das Zusammentreten der Regierungen der Einzelstaaten zustande gekommen, und jedem stand nach Ablauf der Verträge der Rücktritt frei. Der Unvollkommenheit dieser Verfassung, die sich vor allem in den Krisen von 1851 und 1862 gezeigt hatte, wurde durch die Neuorganisation Deutschlands 1867 und 1871 abgeholfen. An die Stelle der Generalkonferenzen, bei denen einheitliche Zustimmung erforderlich gewesen war, traten 1867 der Zollbundesrat, bei dem die Entscheidung den Majoritätsbeschlüssen der deutschen Regierungen anheimgestellt, nur der Präsidialmacht (Preußen) ein Vetorecht eingeräumt war, und das Zollparlament, aus dem norddeutschen Reichstag und süddeutschen Abgeordneten gebildet. An die Stelle von Zollbundesrat und Zollparlament trat 1871 als Erbe des Zollvereins das Deutsche Reich.

Im Jahre 1867 waren Mecklenburg, Lübeck und Schleswig-Holstein dem deutschen Zollgebiet beigetreten. Erst in den 80er Jahren schlossen sich Hamburg und Bremen an, denen aber für den durchgehenden Handel Freihäfen bewilligt wurden. Die deutsche Zollgrenze fällt somit — abgesehen von kleinen Grenzgebieten — mit der Reichsgrenze zusammen. Die Freihäfen schließt sie aus, dafür umfaßt sie aber außerhalb des Reiches das seit 1842 zum Zollverein gehörige Luxemburg.

Nicht nur wirtschaftliche, sondern auch politische Rücksichten bestimmen den Gang, den die Handelspolitik im einzelnen Falle nimmt.

Ehe wir die Handelspolitik der wichtigsten Staaten, wie sie sich unter den Voraussetzungen der modernen Verkehrswirtschaft entwickelt hat, näher verfolgen, haben wir die wirtschaftlichen Wirkungen der einzelnen Maßnahmen der Handelspolitik zu untersuchen.

Zweiter Abschnitt.

Grundsätze der Handelspolitik.

Erstes Kapitel.

Mittel und Ziele der Handelspolitik (Eroberung, Freihandel, Schutzzoll, Autarkie und Weltwirtschaft).

Das Handelsgebiet einer Nation kann sich nicht nur auf friedlichem Wege, sondern auch durch Eroberung ausdehnen. So erweiterten sich die deutschen Zollgrenzen 1871 durch den Hinzutritt Elsaß-Lothringens. Wo es sich um die Angliederung kulturell nicht gleichstehender Gebiete handelt, spricht man von Kolonien. Solche Kolonien können erworben werden, um dem Überschuß der Bevölkerung Raum zur Ansiedlung zu verschaffen. So schufen im Altertum die Griechen aus Süditalien ein Groß-Griechenland, so drangen im Mittelalter die Deutschen kolonisierend in das Slavenland östlich der Elbe ein, so breiteten sich in den neueren Zeiten die Russen über Sibirien aus, die Engländer in Nordamerika, Südafrika und Australien, so dehnten die Vereinigten Staaten im 19. Jahrhundert sich westwärts aus bis zum Stillen Ozean.

Kolonialgebiete, welche unmittelbar an das Mutterland angrenzen, sind ein sicherer Besitz, als wenn das Meer sie von ihm trennt. Das mußte England erfahren, als die Vereinigten Staaten von ihm abfielen. Aber auch Australien, Kanada und Südafrika genießen einer sehr großen Selbständigkeit.

Kolonien können aber auch zunächst nur angelegt werden, um dem Handel Stützpunkte in dem Gebiet einer fremden Bevölkerung zu verschaffen. An solche Handelsstationen schließt sich dann vielfach die politische Herrschaft über das auszubeutende Land an, die so weit gehen kann, daß die Unterworfenen das Land nicht mehr für sich, sondern als Sklaven der Kolonisten bebauen. Man denke an die Kolonien der Phönizier und Karthager, der Griechen im Schwarzen Meere, an die Kolonien der italienischen Städte in der Levante, an die ost- und westindischen Kolonien der neueren Zeit.

In der Erwerbung politisch beherrschter Gebiete sah die Handelspolitik vom Altertum bis in die Zeiten des Merkantilismus ihre Hauptaufgabe. In solchen Gebieten kann jeder fremde Wettbewerb einfach unterdrückt werden. Schiffe, die sich in dem geschlossenen Meere einer Handelsmacht sehen lassen, werden gekapert. So prügelten die Hansen die Engländer aus Bergen heraus, so brachten die Holländer die Schiffe des Großen Kurfürsten auf, die nach Afrika segeln wollten. Alle Erwerbszweige werden zum Monopol des herrschenden Volkes. Dieser Vorzug muß aber durch den Aufwand beträchtlicher militärischer Machtmittel erkauft werden, die das monopolistisch ausgebeutete Gebiet gegen äußere Rivalen und gegen Aufstandsversuche im Inneren schützen. Die Geschichte der Kolonien ist zugleich die Geschichte der Kolonialkriege. Das Ringen zwischen Römern und Puniern, zwischen Venezianern und Genuesen, zwischen Holland und Spanien, zwischen England und Frankreich erfüllt die Kolonialgeschichte. Es fragt sich, ob diese Kosten im Verhältnis stehen zu dem Erreichten, und ob das gleiche Ziel sich nicht mit anderen Mitteln erreichen läßt.

Je dichter die Erde sich bevölkert, je enger das Verkehrsnetz wird, das ihre einzelnen Teile miteinander ver-

bindet, um so mannigfaltiger werden die politischen Beziehungen der Völkerorganisationen, und um so schwieriger wird es, ihre Probleme durch bloße Gewalt zu lösen. Nur wo die Kosten verhältnismäßig geringe zu sein scheinen, wo die äußeren und inneren Widerstände geringer geschätzt werden, wie in Afrika, sehen wir noch heute den Weg der Kolonien beschritten. Länder, deren wirtschaftliche Organisation eine solche Produktivkraft der Arbeit ermöglicht, daß sie auf freiem Markte jeder Konkurrenz gewachsen oder überlegen sind, können sich die Kosten politischer Herrschaft über auswärtige Gebiete sparen, sofern sie nur auf jenen Märkten freie Zulassung, eine offene Tür, erlangen. Nur Länder, deren Wirtschaft so weit zurück ist, daß sie die Konkurrenz auf freiem Markte nicht aushalten kann, bleiben auf den Weg politischer Eroberung angewiesen, wollen sie ihren Waren ein weiteres Absatzgebiet sichern, wie z. B. Rußland. In diesem Falle selbst fragt es sich, ob die zur Hebung des Landes nötigen Aufwendungen nicht besser zur Ausbildung seiner Wirtschaft als zur politischen Expansion verwandt werden. Rußland hat durch seine Siege über die Türkei die Balkanstaaten geschaffen, die, wie Rumänien, durchaus nicht immer in der von Rußland gewünschten Abhängigkeit verharren, und in Ostasien findet es durch Japan einen unerwarteten Widerstand.

Spanien ging dadurch zugrunde, daß es einzig in der politischen Beherrschung seiner Kolonien seine Macht suchte und im Festhalten an diesem Ziele versäumte, seine eigene Wirtschaft zu fördern. England verdankte dem Siege über Napoleon, der das lange Ringen mit Frankreich zum Abschluß brachte, die Seeherrschaft, und doch ermöglichte gerade in England der gleichzeitige Aufschwung der Wirtschaft durch die kapitalistische Organisation eine Gedankenrichtung, die den politischen Eroberungen sehr geringen Wert beimaß,

das Schwergewicht auf die rationellste Gestaltung der Wirtschaft legte.

Der radikale Freihandel wollte, daß der auswärtige Handel von allen Schranken befreit würde. Das Ausland sollte zu den gleichen Bedingungen zugelassen werden, wie das Inland; den Kolonien sollte Selbständigkeit gewährt werden; dafür würden dann auch die Produkte eines derart entgegenkommenden Landes überallhin unbehindert gehen können. England müsse mit Konzessionen vorangehen, da dann die andern Staaten die Vorteile dieses Systems einsehen und bald folgen würden.

Der Gedanke, von dem der Freihandel ausgeht, ist: Verbesserung der Wirtschaftsorganisation, Erhöhung der Produktivität der Arbeit durch die internationale Arbeitsteilung. Wenn jedes Land die Produktionszweige pflegt, in denen die natürlichen und sozialen Bedingungen ihm einen Vorsprung vor den andern gewähren, wird nicht nur dieses Land mit den billigsten Kosten arbeiten und das, was es braucht, sich verschaffen können, sondern, indem alle Länder das gleiche tun, wird der ganzen Menschheit das Dasein erleichtert. Mag Frankreich bessere Seidenstoffe herstellen als England und darum durch den Freihandel die englische Seidenindustrie zurückgehen, in der Baumwollindustrie wird das dort freiwerdende englische Kapital, wird die englische Arbeit eine produktivere Anlage finden, da hierin die Engländer die überlegenen sind. Und wenn jede Nation den auf sie entfallenden Anteil des Gesamtproduktes billiger herstellt als bisher, so ist es klar, daß durch diese Verschiebung die Wirtschaft aller Völker gewonnen hat.

Die Freihändler wollten, daß der Staat von der merkantilistischen Praxis absähe, jedes Eingriffs in das wirtschaftliche Leben sich enthielte. Sie meinten, das wirtschaftliche Leben würde, sich selbst überlassen, den richtigsten Weg

finden, die größte Produktivität entfalten. Mit Unrecht hat man diese Forderung einer Einschränkung staatlicher Tätigkeit mit einer Feindschaft gegen die Macht des Staates gleichgestellt. Im Gegenteil, durch eine Art Arbeitsteilung, dadurch daß Staat und Wirtschaft sich auf die ihnen gebührenden Gebiete zurückzögen, sollten beide an Kraft gewinnen. Wie erst ein starker Staat die Durchführung des Freihandels gestattet, er allein die rechtlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen dazu schaffen kann (Rechtsschutz, Münzeinheit, Wege- und Verkehrswesen), so bedeutet wirtschaftliche Hebung eines Landes die Möglichkeit seiner politischen Stärkung. Ad. Smith weist darauf hin, wie schwer bei dem Vorherrschen von Sonderinteressen und Vorurteilen die Durchführung des von ihm aufgestellten Ideals des Freihandels sei. Er war so wenig Kosmopolit, daß er ausführlich die Idee eines Europa und Amerika verbindenden englischen Reiches erörterte, und auch Ricardo hebt hervor, daß die Erhöhung der wirtschaftlichen Produktivität höhere Aufwendungen für Heer und Flotte gestatte.

Starker Staat und starke Wirtschaft sind die Voraussetzungen des Freihandels. Ein Staat, der Rücksicht auf Sonderinteressen nehmen muß, kann ebensowenig freihändlerisch sein, wie eine Wirtschaft, die der Konkurrenz des Auslandes sich nicht ebenbürtig an die Seite zu stellen weiß. Dem Überwiegen des Auslandes in einem Wirtschaftszweige vermag sie keinen ähnlichen Vorzug in einem andern entgegenzusetzen. Deswegen wirkt das freie Eindringen ausländischer Waren verheerend auf ihre Produktivkräfte: die Fabriken müssen stille stehen, weil die Konsumenten vom Auslande billiger versorgt werden, und dem Eingehen einer Erwerbsgelegenheit kann nicht durch Eröffnung einer neuen begegnet werden. England brauchte den Wettbewerb anderer nicht zu scheuen, da seine Industrie allen gewachsen war.

aber aus den Ländern, die sich der englischen Konkurrenz gegenüber noch nicht kräftig genug fühlten, erscholl der Ruf nach staatlicher Hilfe der heimischen Produktivkräfte. In Deutschland trat List, in Amerika Carey mit dieser Forderung auf.

Der radikale Freihandel will die ihm entgegenstehenden Schranken autonom beseitigen, durch einseitige Aufhebung, ohne daß der Vertrag mit einem andern Lande dazu verpflichte, aber auch ohne daß durch solchen Vertrag das Ausland seinerseits — als Gegenleistung für die freie Zulassung seines Handels — zur Herabsetzung seiner Schranken verpflichtet würde. Auch den Kolonien gegenüber wollte man kein Machtmittel anwenden, das den freien Handel mit ihnen garantierte, ihnen vielmehr vollkommene Freiheit lassen. Dabei wurde angenommen, die Selbstverwaltung würde den Kolonien eine so starke und einsichtige Regierung geben, daß dem Freihandel nichts im Wege stünde. Ebenso müßte das Ausland seinen Vorteil im Freihandel sehen, da ja der Export nach England nur gesteigert werden könnte, wenn gleichzeitig der Export Englands nach dem ihm Waren bringenden Lande zunähme.

Für weite Gebiete trifft aber die Voraussetzung einer starken Regierung gar nicht zu. Auch ein freihändlerischer Staat muß dort, wenn er den Handel befördern will, zu politischen Machtmitteln greifen. Die doktrinäre Gegnerschaft gegen jede Kolonien hat daher die Theorie seit J. Stuart Mill so wenig festgehalten, wie der englische Staat von der Pflege und Ausbreitung seiner Kolonien absah. Und wo den Kolonien Selbstverwaltung gegeben wurde, mußte England erleben, daß sich ihre Spitze gegen das Mutterland selbst kehrte. Die Kolonien errichteten Zölle, die ihre aufkommende Industrie gegen die englische schützen sollten, und England ist heute bemüht, seinen politischen

Einfluß zu benutzen, um den englischen Fabrikaten freieren Einlaß in die Kolonien zu erstreiten.

Autonome Herabsetzung der Zölle nimmt die Möglichkeit, einen Druck auf das Ausland zur Herabsetzung seiner Zölle auszuüben. Man erleichtert den Import fremder Waren, ohne dem Export der eigenen die gleiche Freiheit bieten zu können. Einführung oder Beibehaltung von Zöllen oder auch nur die Drohung damit kann daher nötig werden, eben um dem Freihandel den Weg zu bahnen. Man spricht, wenn es sich dabei um gelegentliche Belastung einzelner Waren handelt, von Retorsions- oder Kampfzöllen, wenn es sich um die systematische Aufstellung von Tarifen, die je nach den Gegenkonzessionen verschieden ausfallen, handelt, von Reziprozitäts- oder Gegenseitigkeitssystem.

Das Ziel solcher Zölle kann sein, zu einem Handelsvertrag zu gelangen, der nicht nur die Zölle des eigenen, sondern auch die des andern Landes bindet. Wenn in solchem Vertrage die Höhe der einzelnen Tarifsätze, die nicht überschritten werden darf, ausdrücklich bestimmt ist, haben wir es mit einem Tarifvertrage zu tun. Es ist aber möglich, daß die beiden vertragschließenden Staaten sich darauf beschränken, sich die Meistbegünstigung zu gewähren. Dann kann jeder seine Zölle autonom erhöhen, er darf nur seinen Kontrahenten nicht differentiell schlechter behandeln als andere Länder. Jede Vergünstigung, die er einem andern erteilt, kommt ihm ohne weiteres zugute. So können wenige Tarifverträge durch die Meistbegünstigung zur Grundlage der Handelsbeziehungen vieler Länder werden. Es haben z. B. England und Frankreich einen Vertrag geschlossen, der die Meistbegünstigungsklausel enthält. Schließt jetzt Frankreich mit Belgien ab, so kommen etwaige weitere Vergünstigungen, die Frankreich Belgien gewährt hat, Eng-

land ohne weiteres zugute, und England braucht mit Belgien nur einen Meistbegünstigungsvertrag zu schließen, um dort dieselben Ermäßigungen zu genießen wie Frankreich. Handelsverträge werden gewöhnlich auf eine Reihe von Jahren abgeschlossen. Der Frankfurter Friede von 1871 ist ein Staatsvertrag, der Deutschland und Frankreich ohne Frist gegenseitige Meistbegünstigung gewährt.

Wir sehen, so wenig wie das System, das auf politische Beherrschung ausgeht, ist sein Gegenstück, der ganz auf politische Machtmittel verzichtende Freihandel, geeignet, unter den heutigen Verhältnissen einem Lande die günstigste Gestaltung seiner Handelsbeziehungen zum Auslande zu gewährleisten. Vielmehr handelt es sich den wichtigsten Gebieten gegenüber darum, durch Vertrag und entsprechende Konzessionen möglichst freien Absatz zu erlangen, ohne daß von einer weiteren politischen Einmischung die Rede sein könnte.

Bei den Handelsverträgen fragt es sich, ob die Konzessionen, die ein Staat in andern Ländern erreicht, denen gleichwertig sind, die er selbst ihnen gewährt. Dabei haben die verschiedenen Staaten an der Höhe ihrer Tarifsätze ein sehr verschiedenes Interesse. Staaten, deren Produktivkräfte derart entwickelt sind, daß sie mit dem heimischen Markte sich nicht begnügen können, sondern auf den Absatz im Auslande angewiesen sind, werden in der Herabsetzung ihrer Zölle kein Opfer sehen, ihre Wirtschaft bedarf dieses Schutzes nicht mehr. Soweit sie Zölle erheben, sind es Finanzzölle, die lediglich der Besteurung dienen. Ein Kaffeezoll in Deutschland, ein Weinzoll in England wird nicht erhoben, um den deutschen Kaffeebau oder den englischen Weinbau zu heben — beides ist aus klimatischen Gründen unmöglich —, sondern nur, um dem deutschen oder englischen Staate eine Einnahme zu bringen. Verzichtet der Staat auf solchen

Finanzzoll, indem er gegen eine Konzession des Wein- oder Kaffeelandes, Frankreichs oder Brasiliens, seine Sätze ermäßigt, so hat — sofern nicht der erweiterte Konsum einen Ausgleich bietet — der Staat einen Ausfall, den er trägt, weil er durch die Gegenkonzession des andern Staates eine Steigerung seiner Produktivkräfte und damit ihrer Steuerkraft erwartet.

Anders liegt die Sache, wenn die Gewerbe eines Landes des Schutzes bedürfen. Der Schutzzoll gewährt ihnen einen Vorsprung vor der auswärtigen Konkurrenz. Fällt dieser Vorsprung fort, sinkt der Inlandspreis um den Zollbetrag, so fragt es sich, ob der bisher zollgeschützte Erwerbszweig sich den neuen Verhältnissen anpassen kann oder nicht. Der Wegfall der Krücke des Schutzzolls kann für das Gewerbe und für die von ihm Versorgten von den heilsamsten Folgen sein. Dem scharfen Winde der freien Konkurrenz ausgesetzt, sieht sich der Unternehmer genötigt, sein Haus so fest wie möglich zu bauen, die Produktion so rationell wie möglich zu gestalten, und während er selbst sich den Vorzügen des ausländischen Wettbewerbs gleichstellt, kann er seine heimischen Abnehmer zu denselben billigen Bedingungen wie sein auswärtiger Konkurrent versorgen. Fällt ein Garnzoll und können die Spinnereien auch ohne ihn bestehen, so erhalten die Weber billigeres Garn. Allein dieses Sichanpassen an die Konjunkturen des Weltmarktes ist ohne große Reibungen nicht möglich, und es besteht die Gefahr, daß ohne Schutz das heimische Gewerbe sich einschränken oder eingehen muß. In diesem Falle fragt es sich, ob die Erhaltung des bisherigen Erwerbszweiges unter allen Umständen zu fordern ist, oder ob nicht der Schaden, der ihm durch die auswärtige Konkurrenz zugefügt wird, durch andere Vorteile aufgewogen wird: z. B. kann ja die Einschränkung der Spinnerei durch entsprechende Ausdehnung der Weberei

mehr als ausgeglichen werden. Liegen die Verhältnisse nicht so günstig, so kann ein Schutz für das bedrohte Gewerbe verlangt werden, um ihm die Gelegenheit zu geben, unter diesem vorübergehenden Schutze sich auf die Höhe der Konkurrenzfähigkeit zu bringen. Wir sehen, wie man dem Freihandel prinzipiell beistimmen, seine Durchführung aber nur für voll entwickelte Länder angezeigt halten kann, während für solche, deren Produktivkräfte sich noch auszubilden haben, ein Schutzzoll gefordert wird. Für solchen *erzieherischen Schutzzoll* trat List ein. Dasselbe, was man einem aufkommenden Erwerbszweig gewährt, kann man einem altbestehenden, aussichtsreichen nicht verweigern, der durch vorübergehenden Anprall günstiger gestellter auswärtiger Konkurrenz bedroht wird. Dem erziehenden Schutzzoll tritt der *erhaltende* zur Seite. So wurden von der westeuropäischen Landwirtschaft Schutzzölle gegen die Konkurrenz des überseeischen Getreides gefordert. Aber auch hier handelt es sich zunächst um eine *vorübergehende Maßregel*. Die Schutzzölle sollten ein Fallschirm sein, der die Anpassung an die neuen Konjunkturen erleichterte.

Es ist klar, daß diejenigen, welche den Vorteil eines Schutzes genießen, ein gewisses Interesse haben, sich *dauernd* als dieses Schutzes bedürftig hinzustellen. Solange Aussicht besteht, ihn weiter zu genießen, sehen sie sich nicht veranlaßt, durch kostspielige Aufwendungen ihren Betrieb zu ändern, wohl gar ihn einzuschränken, um sich einem lohnenderen zu widmen. Diesen Sonderinteressen kommt eine Auffassung entgegen, die die Erhaltung oder das Vorhandensein bestimmter Erwerbszweige und Wirtschaftsformen in jeder Volkswirtschaft unter allen Umständen fordert. Der prinzipiellen Zustimmung zum Freihandel, die nur seine Durchführung nicht überall für angebracht hält, tritt eine prinzipielle Ablehnung seiner Grundsätze entgegen. Der For-

derung einer weltwirtschaftlichen Arbeitsteilung wird die der Autarkie, der wirtschaftlichen Selbständigkeit der einzelnen Volkswirtschaften, entgegengestellt.

Der Ausdruck Autarkie entstammt dem griechischen Altertum, aber er wurde verschiedentlich angewandt. Thukydides läßt in der Leichenrede auf die gefallenen Athener Perikles rühmen, die Stadt sei so ausgerüstet, daß sie „für Krieg und Frieden in allem durchaus sich selbst genügen" könne. Aber diese Autarkie konnte Athen nicht der karge attische Boden verschaffen, sie war nur dadurch möglich, daß die Athener die Produkte anderer Länder „so gut wie ihre eigenen genießen" konnten. Erst als die Macht Athens dahingesunken war, formulierte Aristoteles den Begriff der Autarkie als die Selbstgenügsamkeit der kleinen, nur auf ihre nähere Umgebung angewiesenen Landstadt. Die Kanonisten des Mittelalters nahmen die aristotelische Lehre insofern auf, als sie den schrankenlosen Erwerb verwarfen, den einzelnen Berufen nur ihre standesgemäße Nahrung zugestehen wollten. Auf der andern Seite priesen freilich die Kirchenväter die Verbindung aller Teile der Welt durch den Verkehr als ein Mittel, die Menschen zu einer Gemeinde zu verschmelzen. Im schärfsten Gegensatz zu den Kanonisten verfochten die Merkantilisten das Recht jeder Art von Erwerb, wenn sie auch nur den Gewinn, der im Lande blieb, gelten lassen wollten.

An die kanonistische Lehre knüpften im 18. Jahrhundert die Physiokraten an, wenn sie dem Ackerbau allein produktive Kraft zuschrieben, Handel- und Gewerbtreibende als sterile Klassen nur gelten ließen, sofern sie durch Umwandlung oder Verbringung der Landesprodukte ihren Unterhalt gewönnen. Ihnen folgte Adam Smith, wenn auch er gelegentlich den verschiedenen Erwerbszweigen verschiedene Bedeutung zuschreibt, nicht nach den Gewinnen die sie er-

zielen, sondern nach der Arbeit, die sie angeblich beschäftigen. Büsch und Ricardo traten Smith entgegen, indem sie darauf hinwiesen, nicht auf die Art der Arbeit, sondern auf ihre Ergiebigkeit, auf den Reingewinn, den sie abwerfe, komme es an. Bei Malthus, dem angesichts der Kontinentalsperre um die Ernährung der Menschheit bangen konnte, kehrt die physiokratische Auffassung von der hervorragenden Bedeutung des Ackerbaues wieder. List will, wie am Körper zwei Arme, Agrikultur- und Manufakturkraft in der Volkswirtschaft gleichmäßig entwickelt sehen.

In neuerer Zeit haben den Gedanken, es komme darauf an, die Gesamtproduktivität der Nation so ergiebig wie möglich zu gestalten, besonders scharf Dietzel, Brentano, Schäffle vertreten, während ihre Gegner, wie Oldenberg, für die Autarkie, die „Unabhängigkeit der Volkswirtschaft vom Auslande", eintraten oder doch, wie Wagner, Pohle, v. Mayr, eine Begünstigung der ihrer Meinung nach wichtigeren Landwirtschaft vor der Industrie forderten, auch wenn dadurch die Höhe des Gesamtprodukts der nationalen Wirtschaft herabgedrückt würde. Die Landwirtschaft soll in den Stand gesetzt werden, den gesamten Nahrungsbedarf einer Volkswirtschaft zu befriedigen, oder die Landwirtschaft soll in ihrem „bisherigen Umfang und ihrer bisherigen Intensität" erhalten werden. Als ob es nicht auch für die Landwirtschaft gälte, aus den veränderten Verhältnissen möglichst großen Nutzen zu ziehen, diejenige Produktion zu fördern, die einer möglichst großen Bevölkerung ausreichendes Einkommen gewährt — und sei es in Arbeitsteilung, in Überlassung der weniger ergiebigen Produktionen an das Ausland.

Die Gegner der modernen Industrieentwicklung kann man nur insofern als Neumerkantilisten bezeichnen, als sie den Abschluß der einzelnen Volkswirtschaften befürworten.

Insofern sie der Landwirtschaft eine hervorragende Bedeutung für die einzelne Volkswirtschaft zumessen, erinnern sie vielmehr an die Physiokraten. Sie gehen von der sinnlichen Auffassung bestimmter Betriebsformen aus, während ihre Gegner die abstrakte Größe des Nationaleinkommens konstruierten. Schärfer kann man ihre Richtung als die romantische, die ihrer Gegner als die die gegebenen Faktoren exakt wertende realistische bezeichnen.

Ganz irreführend ist es, wenn man diejenigen, welche die weltwirtschaftliche Arbeitsteilung befürworten, als Kosmopoliten den angeblich nationaleren Autarkisten gegenüberstellt. Im Gegenteil ist es möglich, daß diejenigen, welche um einer angeblich besseren Komposition der wirtschaftlichen Kräfte willen auf die Ergiebigkeit der Gesamtwirtschaft einer Nation weniger Wert legen, nur Sonderinteressen dienen, die wirtschaftliche Kraft der Nation aber schwächen, während diejenigen, welche Steigerung der wirtschaftlichen Kraft verlangen, diese nur zur Hebung der Kultur und Macht der Nation verwandt sehen möchten.

Zwei verschiedene Weltanschauungen stehen sich hier im Grunde gegenüber. Welche Folgerungen aus ihnen im einzelnen sich ergeben, das hängt von den gegebenen Verhältnissen ab, wie sie von uns mit Hilfe der Statistik und Enquete erkannt werden. Sehen wir, wie weit uns diese Mittel in unsrer Erkenntnis der Lage fördern können, welche Bedeutung insonderheit den Daten der Handelsbilanz zukommt.

Zweites Kapitel.

Handelsstatistik und Handelsbilanz.

Bei der Unsicherheit der früheren Zeiten mußte der Kaufmann selbst seine Waren begleiten. Der auswärtige Handel

wurde dadurch geregelt, daß man den Fremden Einlaß gewährte und ihren Handel bestimmten Beschränkungen unterwarf. Mit den Personen der Kaufleute, mit ihren Beförderungsmitteln, Saumtieren und Karren, beschäftigen sich die alten Zolltarife, ähnlich wie heute unsere Brückentarife. Erst als unter dem Schutz der Städte und Staaten das Handelsrecht sich zugleich mit der Technik des Handels ausbildete, fielen Warenversand und kaufmännische Leitung auseinander, und an die Stelle des Gäste- und Fremdenrechts traten Bestimmungen über die Warenbewegung. Hatte anfangs der Zollherr von diesen Waren in natura einen Anteil erhoben, soviel Fische oder Schwerter vom Hundert der durchgeführten, so ging man frühzeitig dazu über, ihren Geldwert zu schätzen und zu besteuern. In der Ein- und Ausfuhr der Warenwerte wurde die wichtigste Tatsache des auswärtigen Handels gesehen.

Den Stand dieser Bewegung der Warenwerte zu erfassen, scheint auf den ersten Blick leicht möglich. Werden doch die Waren beim Passieren der Grenzen registriert, und muß doch die Ausfuhr des einen Landes in der Einfuhr des andern wiederkehren. Allein gerade eine Vergleichung dieser Daten ergibt solche Unstimmigkeiten, daß selbst heute von einer exakten Erfassung der Handelsbewegung durch die Statistik nicht die Rede sein kann. Vollends haben wir es bei den aus früheren Jahrhunderten überlieferten Daten nur mit Schätzungen zu tun. Wenn man nach Einführung der Grenzzölle in Frankreich und England seit dem 17. Jahrhundert glaubte, solchen Schätzungen die Daten der Zollbücher zugrunde legen zu dürfen, so wurde von anderer Seite mit Recht entgegnet, daß bei dem notorischen Schmuggel der damaligen Zeit ein großer Teil der Waren die Zollstätten gar nicht passiere. Nur die Tendenz des Anwachsens der Handelsbewegung kann man aus folgenden Daten ersehen:

England	Einfuhr	Ausfuhr
1531	402 092 £	427 830 £
1622	2 619 315 £	2 320 436 £
1699	5 640 506 £	6 788 166 £
1750	7 772 039 £	12 699 081 £

(Nach Schanz, Englische Handelspolitik II, S. 35 und 36, Cunningham, The growth of English Industry and Commerce in modern times II, S. 931.)

Die Ungenauigkeit der Angaben der Handelsstatistik ergibt sich zum Teil daraus, daß bei ihrer Aufnahme tendenziös verfahren wird, man z. B., um handelspolitische Maßregeln gegen fremde Einfuhr zu begründen, diese größer hinstellt, als sie in Wirklichkeit ist. Wo die Zölle nach dem Wert erhoben werden, ist es klar, daß dem Interesse des Fiskus, den Warenwert möglichst hoch anzunehmen, das des Zoll zahlenden Händlers gegenübersteht, der seine Waren möglichst gering bewertet sehen möchte.

Die Schwierigkeiten ergeben sich aber auch aus der Sache selbst. Die Erfassung der die Grenze passierenden Warenmengen ist verhältnismäßig einfach. Wo die Grenzbewachung strenge und die Höhe der Zollsätze keine übermäßige ist, wird — wegen des hohen Risikos und des geringen Gewinns, den der Schmuggel verspricht — die Zahl der eingeschwärzten Waren, die der Zollkontrolle entgehen, eine geringe sein. Schwieriger schon ist das Einreihen der Warenmengen in die einzelnen Rubriken der Statistik. Es können Zweifel entstehen über die Warengattung, der die einzelne Ware zuzurechnen, und über das Land, dem die betreffende Ware bei der Einfuhr als Ursprungs-, bei der Ausfuhr als Bestimmungsland zuzuschreiben ist. Die Statistik erfaßt nicht das Produktions- oder Konsumtionsland, sondern das Land, aus dessen Eigenhandel oder in dessen Eigenhandel

die betreffende Ware geht. So wird kanadischer Weizen, der durch englische Händler über Rotterdam nach Deutschland geht, bei uns als Einfuhr aus England registriert.

Am schwierigsten ist die Berechnung des Wertes der Waren, die entweder durch Schätzung Sachverständiger nach den Preisen des Großhandels erfolgt oder durch eigene Angaben, Deklarationen der Händler, die von der Zollbehörde kontrolliert werden. In Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien schätzt man die Waren, indem man zu den Preisen des Großhandels — auf den inländischen Hauptplätzen bei der Ausfuhr, auf den auswärtigen bei der Einfuhr — die Transportkosten bis zur heimischen Grenze schlägt. In England und Amerika verlangt man Deklarationen, doch berücksichtigen diese in England bei der Ausfuhr, in den Vereinigten Staaten bei der Einfuhr die Transportkosten nicht.

Es ist klar, daß dort, wo das fiskalische Interesse an den Zöllen in Frage kommt, größerer Wert auf exakte Daten der Handelsstatistik gelegt wird. Bis zum Jahre 1879 waren beispielsweise die Aufzeichnungen über die Ausfuhr aus dem deutschen Zollgebiete höchst ungenügend, und ebenso ist es noch heute in England, da bei der Ausfuhr in der Regel kein Zoll gezahlt wird. Die Berechnung des Warenwertes ist dort von großer Bedeutung, wo die Zölle nach dem Wert berechnet werden, während in den meisten Staaten spezifische Zölle oder Maßzölle nach der Gattung der Waren erhoben werden. Je detaillierter ein Tarif mit spezifischen Zöllen ist, um so mehr kann er sich dem verschiedenen Werte der Waren anpassen, allein er kann den Veränderungen der Preise nicht gerecht werden. Verteuert sich eine Ware, so nimmt er einen geringeren, verbilligt sie sich, einen höheren Teil des Warenwertes in Anspruch. Wenn zum Beispiel 100 kg Garn mit einem Zoll belegt werden, der etwa 10% des Wertes beträgt.

und wenn dann durch Verbilligung der Produktion der Preis des Garns auf die Hälfte sinkt, so bedeutet jetzt der Zoll — bei gleichbleibenden Sätzen — für die gleiche Menge Garn eine doppelt so hohe Belastung des Wertes.

Die Handelsstatistik erfaßt nicht den Verkehr zwischen den verschiedenen Ländern, sondern nur die Bewegungen aus oder in ihren Eigenhandel. Deswegen brauchte die Durchfuhr, an der nur die Transportkosten verdient werden, in der Handelsstatistik nicht zu erscheinen. In Deutschland wird aber die Durchfuhr mit dem Gesamteigenhandel zum Generalhandel verbunden. Der Gesamteigenhandel — sonst Generalhandel genannt — umfaßt alle in ein Land ein- oder ausgeführten Waren, auch die, welche nur zeitweilig eingeführt sind, um nach Lagerung oder Veredlung wieder ausgeführt zu werden, oder die umgekehrt nur zeitweilig ausgeführt sind, um später wieder eingeführt zu werden. Die Ausscheidung dieser Waren ist wichtig, insofern der Niederlagen- oder Veredlungsverkehr der Zollzahlung nicht unterliegt. Der Spezialhandel umfaßt nur die definitiv ein- oder ausgeführten Waren, also bei der Einfuhr die definitive Einfuhr sowohl aus dem Ausland wie aus den zollfreien Niederlagestätten.

Wie schwierig eine Vergleichung der Daten der Handelsstatistik ist, mögen einige Beispiele dartun. 1898 weist die deutsche Statistik eine Einfuhr aus Großbritannien von 825,7 Millionen Mark nach, während die großbritannische nur 725,5 Mill. Mark Ausfuhr nach Deutschland angibt, obgleich die deutsche Statistik nur die Einfuhr in das Zollgebiet, die englische auch die in die Freihäfen umfaßt. Zum Teil erklärt sich diese Differenz daraus, daß in England die Frachtkosten vom Versendungsort nicht mitgerechnet werden. Bei der Ausfuhr aus Deutschland nach England geben die Engländer 670,9 Mill. Mark, die Deutschen

803,8 Mill. Mark an. Diese Differenz rührt daher, daß die englische Statistik bei der Einfuhr nur Verkehrsstatistik ist, nur die Häfen der Herkunft, nicht aber die Länder, aus deren Eigenhandel die Waren kommen, berücksichtigt, so daß z. B. deutsche Waren, die über Rotterdam gehen, als holländische in den englischen Aufzeichnungen erscheinen. Während hier die Ziffern wenigstens darin übereinstimmen, daß nach der Statistik beider Länder Großbritannien mehr Warenwerte nach Deutschland sendet, als es von dort empfängt, so stimmen die Daten der deutschen und der russischen Handelsstatistik nicht einmal in diesem Punkte überein. Nach der deutschen Statistik führte Deutschland 1900 für 673 Mill. Mark russische Waren ein und für 313 Mill. Mark deutsche Waren nach Rußland aus, während die russische Statistik die betreffenden Werte mit 602 und 688 Mill. Mark angibt. Deutschland berechnet also eine Mehreinfuhr russischer Waren von 360 Mill. Mark, Rußland nicht etwa eine Mindereinfuhr, sondern ebenfalls eine Mehreinfuhr von 86 Mill. Mark. Es erklärt sich dies zum Teil daraus, daß Rußland einen großen Teil der Deutschland nur passierenden Waren als deutscher Herkunft anschreibt.

Die Handelsstatistik berichtet uns, wie es um den auswärtigen Handel eines Landes überhaupt und den einzelnen Ländern gegenüber steht. Wenn die Warenausfuhr die Wareneinfuhr übersteigt, spricht man von einer günstigen *Handelsbilanz*, werden mehr Waren ein- als ausgeführt, von einer ungünstigen Handelsbilanz. Das Defizit der Warenbewegung muß in irgend einer anderen Weise ausgeglichen werden: bei Mehrexport hat das Ausland uns das Saldo zu zahlen, bei Mehrimport müssen wir ihm die Differenz zahlen.

Die Merkantilisten legten der Handelsbilanz deswegen so große Bedeutung bei, weil sie der Meinung waren, ihr

Saldo werde in der Hauptsache durch Barsendungen ausgeglichen, aktive Handelsbilanz bringe also Geld ins Land, passive entziehe es ihm. Gelegentlich ging man so weit, daß man den Handel mit einem Lande, das in der Bilanz gewönne, ganz einschränken wollte. Demgegenüber wies schon Thomas Mun (A discourse on trade from England unto the East-Indies, 1621; Englands treasure by foreign trade, or the balance of our foreign trade is the rule of our treasure, 1644 nach seinem Tode herausgegeben) darauf hin, es schade nichts, wenn England sein Silber nach Indien ausführe; denn durch den Handel mit ostindischen Waren könne es diesen Verlust mehr als einbringen, die Gesamtbilanz Englands dem Ausland gegenüber gewönne gerade mit Hilfe des in der Bilanz ungünstigen Handels mit Indien. Indessen ist es überhaupt nicht gesagt, daß eine günstige Handelsbilanz das Zeichen günstiger wirtschaftlicher Verhältnisse gegenüber dem Auslande sei, und schon im 17. Jahrhundert wies J. Child an dem Beispiel Irlands nach, eine günstige Handelsbilanz, wie sie Irland aufweise, könne sehr wohl mit ungünstiger Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse zusammengehen.

Die Handelsbilanz gibt nur über einen Teil der Verbindlichkeiten Auskunft, welche zwischen den Ländern bestehen. Möglich, daß die Bedeutung des Warenverkehrs ausgeglichen wird durch die anderen Faktoren, welche mit ihm zusammen die Zahlungsbilanz bestimmen. Zahlungen können sich nicht nur aus dem Warenverkehr ergeben, sondern auch aus mannigfachen anderen Verpflichtungen politischer und wirtschaftlicher Art. Man denke an die im Mittelalter von den abendländischen Völkern der Kurie nach Rom gesandten Summen, an die Gelder, die die irischen Pächter ihren englischen Grundherren zu schicken mußten, an die Subsidien, die Frankreich und Eng

land den mit ihnen befreundeten deutschen Mächten zahlten, vor allem an die Zinsen, die jährlich für im Ausland — in Staatspapieren oder in Unternehmungen — angelegte Kapitalien zu entrichten sind. Neben dem Warenverkehr bleibt der Personenverkehr von Bedeutung. Italien verdankt den Reisenden, die es seiner Natur und Kunstschätze wegen aufsuchen, einen ebenso bedeutenden Geldzufluß wie seinen Wanderarbeitern, die sich in Frankreich, Deutschland und der Schweiz verdingen. Weiter verteilen sich die Kosten des Verkehrs durchaus nicht gleichmäßig. England und auch Deutschland besorgen einen großen Teil des Verkehrs für andere Nationen, die Einnahmen ihrer Seeschiffahrt verbessern ihre Zahlungsbilanz. England hat durch die Organisation seines Geldmarktes für die Zahlungs- und Kreditvermittlung der ganzen Welt weitere Summen zu beanspruchen, und Deutschland war vor Erlaß des Börsengesetzes von 1896 auf dem Wege, ihm hierin zu folgen.

Oft dient einem Lande ein Überschuß des Exports, eine günstige Handelsbilanz nur dazu, das Defizit, das sonst seine Zahlungsbilanz aufweisen würde, einigermaßen auszugleichen. So ist Rußland, will es seinen internationalen Verpflichtungen gerecht werden, auf eine günstige Handelsbilanz angewiesen. Gerade kapitalkräftige Länder, wie England, Frankreich, Deutschland, haben eine passive Handelsbilanz. Das Ausland schickt ihnen Waren, um damit seine Zinsen zu bezahlen.

Die Zahlungsbilanz kann natürlich viel schwieriger festgestellt werden als die Handelsbilanz. Weit mehr noch ist man hier auf Schätzungen angewiesen. Allein in dem Wechselkurs, den Edelmetallversendungen, den Währungsverhältnissen der Länder findet man einen Gradmesser ihrer Zahlungsbilanz. Gesetzt, die Zahlungsverbindlichkeiten

zwischen zwei Ländern glichen sich aus, dann würden gleich viel Wechsel z. B. von Paris auf Berlin wie von Berlin auf Paris angeboten. Bei diesem Ausgleich der Zahlungen würden die Wechsel entsprechend dem in den Landesmünzen enthaltenen Edelmetall berechnet werden, die Wechselparität würde 100 Franken = 81 Mark setzen. Sind aber mehr Zahlungen nach Paris zu leisten als umgekehrt, so wird stärkere Nachfrage nach Wechseln auf Paris entstehen, man wird geneigt sein, mehr für sie zu geben, als der Wechselparität entspricht, z. B. 81 Mk. 50 Pf., die Zahlungsbilanz und dementsprechend der Wechselkurs ist für Deutschland dann ungünstig. Umgekehrt, wenn weniger Zahlungen nach Paris zu leisten sind als umgekehrt, dann läßt die Nachfrage nach Pariser Wechseln nach, der Anbietende muß zufrieden sein, wenn er z. B. nur 80 Mk. 80 Pf. erhält, der Wechselkurs und die Zahlungsbilanz sind dann für Deutschland günstig. Diese Verschiebung der Wechselkurse bewegt sich in den Grenzen der Goldpunkte, d. h. bis dahin, wo die Differenz zwischen Wechselparität und Wechselkurs den Verschickungskosten gleichkommt, wo es sich lohnt, die Zahlungen durch den Transport von Edelmetall zu begleichen. Die Edelmetallbewegung ist von großer Bedeutung für die Erkenntnis der Zahlungsbilanz. Wenn wir von einem Lande — wie Deutschland — hören, daß es eine regelmäßige Mehreinfuhr von Gold hat, so können wir daraus auf seine günstige Zahlungsbilanz schließen. Ein Land, das dauernd in seiner Zahlungsbilanz verliert, sieht sich großen Schwierigkeiten gegenüber. Möglich, daß es zunächst die Reserven seiner Banken, dann aber auch das den Verkehr vermittelnde Edelmetall zum Ausgleich hergeben muß. Es ist ihm dann unmöglich, eine metallische Geldzirkulation aufrecht zu erhalten. In der Einführung der Papierwirtschaft, in der Verschlechterung

seiner Währung zeigt sich die Ungunst seiner Zahlungsbilanz. Nur wenn es ihm gelingt, sie — durch Vermehrung seines Exportüberschusses oder durch günstigere Gestaltung ihrer anderen Faktoren — wieder zu seinen Gunsten zu wenden, wird ihm eine metallische Währung wieder möglich sein.

So wichtig die Wechselkurse und die aus ihnen zu entnehmende jeweilige Gestaltung der Zahlungsbilanz sein mögen: um die Lage der auswärtigen Verbindlichkeiten genau zu ermessen, müssen wir weiter gehen. Ebenso nämlich, wie ein Privater eine Schuld nicht nur dadurch begleichen kann, daß er aus seiner Kasse zahlt, sondern auch dadurch, daß er Kapital hingibt oder stehen läßt, Schulden macht, werden die Verbindlichkeiten zwischen verschiedenen Ländern nicht nur durch Geld, sondern ebenso häufig, ja ebenso bequem durch Effektenversendung, durch Hingabe von Kapital, von Schuldtiteln und Bezugsrechten, erledigt. Jede solche Kapitalversendung verschiebt die Zahlungsbilanz. Ein Land, das eine Anleihe aufnimmt oder seinen Effektenbesitz vermindert, verbessert dadurch im Moment seine Zahlungsbilanz, aber es ist klar, daß es seine wirtschaftliche Stellung zum Ausland durch die Übernahme der Zinszahlungen oder durch den Verzicht auf die früher bezogenen Zinsen verschlechtert. Ein Land, dessen Wirtschaft solche Überschüsse ergibt, daß es mit ihnen Effekten erwerben oder dem Auslande Anleihen geben kann, wird dadurch für den Moment seine Zahlungsbilanz verschlechtern. Wir müßten also die Bewegung der Effekten, die nur zum Teil den Banken bekannt ist, kennen, um ein vollständiges Bild der Wirtschaftsbilanz eines Landes zu gewinnen.

Nur im Zusammenhang mit dem, was wir von der gesamten wirtschaftlichen Entwicklung einer Nation wissen, mit den Daten der Bevölkerungs- und Einkommens-

bewegung, gewinnen die Zahlen der Handelsbilanz Bedeutung. Es ist irrig, eine günstige oder ungünstige Handelsbilanz für sich zu betrachten und zur Grundlage wirtschaftspolitischer Eingriffe zu benutzen. In den Zeiten des Merkantilismus ergab sich eine günstige Handelsbilanz hauptsächlich durch den Überschuß der Ausfuhr von Fabrikaten, heute trägt zu solchem Reigen der Wage vor allem der Export von Nahrungsmitteln und Rohstoffen bei. Verleiht dieser Umstand den Rohstoffstaaten ein besonderes Übergewicht? Zwei Gründe werden für diese Ansicht ins Feld geführt: einmal, daß die anderen Staaten im Bezug der notwendigsten Dinge — wie Getreide, Baumwolle — abhängig würden, sodann, daß die Rohstoffstaaten sich leicht dadurch, daß sie dazu übergingen, auch das Gewerbe zu pflegen, von den Industriestaaten unabhängig machen könnten. Demgegenüber ist aber hervorzuheben, daß Staaten, die ihre Industrie mächtig werden lassen, darum nicht aufhören, andere Industrieprodukte vom Ausland zu beziehen. Im Gegenteil, die gesteigerte Kaufkraft macht gerade Industriestaaten zu den besten Abnehmern der anderen Industriestaaten, man vergleiche den Verkehr zwischen Deutschland und England. Und auch für sich mehrende Industrieländer bleibt die Gefahr des Aushungerns heute in weiter Ferne, da immer neue Gebiete zur Versorgung mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen sich auftun.

Unsere Landwirtschaft selbst geht ja nicht, wie sie es im Zeitalter des Merkantilismus vielfach mußte, darauf aus, nur für die Versorgung des heimischen Marktes zu arbeiten, sondern sie pflegt die Zweige der Wirtschaft, die ihr den meisten Gewinn versprechen. Dadurch, daß Boden, der früher dem Anbau von Getreide für die heimische Wirtschaft diente, zum Anbau von Rüben verwandt wurde, deren Zucker ins Ausland ging, ist weder die Landwirt-

schaft noch die Nation geschädigt worden, sondern beide haben, insofern höherer Gewinn erzielt wurde, gewonnen. So müssen wir in der Handelsbilanz nicht auf die Warenformen, sondern auf die Werte sehen, die getauscht werden. So wenig wie ein Mehrimport unter allen Umständen bedenklich ist, kommt es auf die Form des Exports an, hat der Export von Bodenprodukten einen Vorzug vor dem in Fabrikaten. Ja, weil er unabhängig von Gunst oder Ungunst der Witterung, des Ernteausfalls ist, ist der Fabrikatexport als der sicherere vorzuziehen. Eine künstliche Einschränkung des Fabrikat- und Förderung des Bodenproduktenexportes — so daß nicht Bodenprodukte gegen Fabrikate, sondern Bodenprodukte gegen Bodenprodukte, Fabrikate gegen Fabrikate ausgetauscht würden — würde die Vorteile der Arbeitsteilung aufheben, da ein Land in Bodenprodukten, ein anderes in Fabrikaten einen Vorsprung hat, und nur dazu beitragen, den gegebenen Vorzug der Industriestaaten zu beseitigen.

Wenn also ein Überwiegen des Importes, wie es heute vor allem der Mehrimport von Rohstoffen und Nahrungsmitteln mit sich bringt, durchaus kein Zeichen des Niedergangs einer Wirtschaft ist, so ist es doch irrig, der Höhe des Exports nicht eine große Wichtigkeit zuzuschreiben. Gewiß, ein im übrigen günstig gestelltes Land braucht nur einen Teil seiner Importe durch seine Exporte zu bezahlen, aber dieser Teil bleibt immer ein sehr beträchtlicher. Zugleich mit dem Verkehr über die Landesgrenzen und zum Teil durch ihn befördert, hebt sich der innere Verkehr der Länder, und diese Fortschritte des inneren Marktes können die des auswärtigen Absatzes übertreffen. Trotzdem bleibt dieser gerade für eine entwickelte Volkswirtschaft von der größten Bedeutung. Lexis berechnet, daß für die belgischen Fabrikate der Auslandsmarkt etwa gleich wichtig sei wie der innere

Markt: in England nähme der innere Markt an Fabrikaten, Metallen, Kohlen kaum das Doppelte der für die Ausfuhr bestimmten Mengen auf: für Deutschland habe der innere Markt die 4—4½fache Bedeutung des auswärtigen (Schönberg II, 2 S. 249). In den letzten zehn Jahren, von 1894—1903, ist die deutsche Ausfuhr verhältnismäßig stärker gewachsen als die Einfuhr, von 100 auf 135, gegen 130 bei der Einfuhr (Spezialhandel).

Drittes Kapitel.

Die Einwirkungen der Handelspolitik auf die Preisgestaltung.

a) Verbote, Subventionen, Prämien, Zölle; Fälle, in denen der Zoll keine preissteigernde Wirkung hat: Wahrnehmbarkeit der Differenz zwischen Inlands- und Auslandspreis.

Den einheimischen Erwerbszweigen kann man dadurch entgegenkommen, daß man, um ihnen den heimischen Markt zu sichern, einfach die Einfuhr ausländischer Produkte verbietet. Mit solchen Verboten arbeiteten Stadtwirtschaft und Merkantilismus vielfach. Allein die Sicherheit des Absatzes, die man damit den heimischen Produktivkräften gibt, birgt die Gefahr, daß sie daraufhin — unbesorgt um jede auswärtige Konkurrenz — versäumen, sich auf der Höhe zu erhalten, und den Konsumenten immer schlechter versorgen. Man hat deshalb in neuern Zeiten im Prinzip die Freiheit des auswärtigen Handels durchgeführt. Verbote bestehen vor allem aus sanitären Gründen; so wird z. B. die Einfuhr von Vieh aus seuchenverdächtigen Gegenden verboten, um die heimischen Viehstände nicht der Ansteckungsgefahr auszusetzen; oder die Einfuhr von Pflanzen wird verboten, weil durch sie Schädlinge, wie Reblaus und Koloradokäfer,

eingeschleppt werden können, die die heimischen Pflanzenbestände gefährden. Es ist jedoch klar, daß derartige gesundheitspolizeiliche Gründe vorgeschützt werden können, um wirtschaftspolitischen Maßregeln als Deckmantel zu dienen.

Ein anderer Weg steht auch Staaten, die formell den auswärtigen Handel zu den gleichen Bedingungen zulassen, offen in den *Subventionen*, mit denen sie die heimischen Erwerbszweige unterstützen. Sie können in der Weise gewährt werden, daß bei allen für den Staat zu liefernden Arbeiten grundsätzlich nur heimische Werke beschäftigt werden, auch wenn das Ausland billiger liefern kann. So wurde die deutsche Kriegsflotte auf heimischen Werften gebaut, so bevorzugt Belgien bei dem Erwerb von Lokomotiven für seine Staatsbahn das heimische Fabrikat. Ähnlich verfährt man in England und seinen Kolonien, kann Ungarn seinem Gewerbe einen Vorzug vor dem österreichischen gewähren. Oder man trägt direkt zu den Produktionskosten bei, indem man z. B. Dampfergesellschaften Subventionen zahlt, wenn sie dafür bestimmte Verpflichtungen — wie regelmäßige Postverbindung — übernehmen, oder Eisenbahnen eine bestimmte Verzinsung ihres Kapitals garantiert.

Den heimischen Gewerben können *Prämien* gewährt werden, z. B. für jedes Schiff, das neu erbaut oder ausgerüstet wird. Man kann die Ein- oder Ausfuhr begünstigen, indem man durch Prämien zu ihren Kosten beiträgt. Diese Prämien können direkt für jedes aus- oder eingeführte Stück gezahlt werden oder durch die Form der Besteuerung verschleiert werden, indem z. B. einem steuerpflichtigen Gewerbe bei der Ausfuhr mehr als die gezahlte Steuer vergütet wird. Solchen Förderungen durch Prämien stehen die Hemmungen durch *Zölle* gegenüber, die den Ausländer stärker als den Inländer belasten. Bei Prämien zahlt die Staatskasse, Zölle bringen ihr eine Einnahme.

Während die früheren Verhältnisse die Versorgung im Auge haben mußten, deswegen Ausfuhrerschwerungen, Ausfuhrzölle, und Einfuhrbegünstigungen, Einfuhrprämien, im Vordergrund standen, ist es heute umgekehrt: den Absatz im Inneren soll die Erschwerung der fremden Einfuhr durch Einfuhrzölle, den im Ausland die Begünstigung der Ausfuhr durch Exportprämien heben.

Zölle und Prämien machen nur einen der vielen Faktoren aus, die auf den Preis und auf den Gewinn wirken. Sind die Verhältnisse, unter denen ein Betrieb produziert, der Konkurrenz gegenüber sehr ungünstige, muß er mit unverhältnismäßig hohen Produktionskosten arbeiten, so helfen ihm auch hohe Zölle und Prämien nicht, dem Wettbewerbe standzuhalten; für Erwerbszweige, denen wachsende Nachfrage technische Verbesserungen gestattet, spielt umgekehrt die Verbilligung der Produktionskosten eine weit größere Rolle als Zoll und Prämien.

Die Aufgabe von Zöllen und Prämien ist es, der heimischen Produktion einen Preisvorzug zu geben, damit sie die Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt erlange oder behalte. Es besteht aber die Gefahr, daß sie eine unrationelle Überproduktion in Erwerbszweigen hervorrufen oder erhalten, die ohne diese Unterstützung entweder eingehen oder zu einer rationelleren Technik übergehen müßten. Somit ist es möglich, daß Zölle und Prämien entgegen der Absicht — Arbeit und Kapital hindern, sich den leistungsfähigsten, lohnendsten Erwerbszweigen hinzugeben oder die geschütsten Erwerbszweige in der rationellsten Weise zu gestalten.

Der Nutzen einer Differenz zwischen den Produktionskosten der heimischen und der auswärtigen Erwerbszweige, wie sie Prämie und Zoll hervorrufen sollen, kann durch andere Faktoren aufgehoben werden. Es ist möglich, daß die Getreidepreise eines Landes trotz eines Einfuhrzolles

sinken, weil der Erhöhung des Inlandpreises um den Zollbetrag ein stärkeres Sinken des Weltmarktpreises wegen Steigerung der Produktivität der auswärtigen Landwirtschaft entgegenwirkt, oder daß die Zuckerpreise trotz einer Exportprämie zurückgehen. So wenig in diesen Fällen Prämie und Zoll genützt haben, so enthalten sie doch zunächst eine Differenz des Preises und Gewinnes den nicht durch Zoll und Prämie Begünstigten gegenüber; ohne Zoll und Prämie wären Preis und Gewinn entsprechend stärker gesunken. Wir sehen hier noch ab von der Frage, ob diese Differenz den erwünschten Erfolg, Stärkung der heimischen Produktivkräfte, haben wird oder nicht. Zunächst erhellt, daß eine Prämie die differentielle Begünstigung der heimischen Produktion stets hervorrufen wird, beim Zoll hingegen es fraglich ist, ob er die Preise wirklich in dieser Weise beeinflußt. Wir müssen daher untersuchen, ob es nicht Fälle gibt, in denen der *Zoll* überhaupt *keine* oder doch keine dem Zollbetrag entsprechende *Wirkung* auf die heimischen Preise ausübt.

Wenn die Preise eines Produktes um den Zollbetrag gesteigert werden, so bedeutet dies ein Opfer des Konsumenten, das für den vom Ausland eingeführten Teil, z. B. des im Inland konsumierten Getreides, dem Staat, für den im Inland erzeugten den heimischen Produzenten zugute kommt. Um den Konsumenten Zölle schmackhaft zu machen, wird gelegentlich hervorgehoben, sie hätten keinen Nachteil von ihnen, da von solcher preissteigernden Wirkung der Zölle nicht die Rede sein könne. Hierbei wird übersehen, daß, wenn dieser Nachteil für den Konsumenten hinfällt, auch der Vorteil des Produzenten ausbleibt, um dessentwillen der Zoll als handelspolitische Maßregel eingeführt wurde. Sofern der Zoll jetzt noch zur Erhebung gelangt, stellt er nur einen Vorteil für den Fiskus dar. Wann kann dies der Fall sein?

Erstens, wenn ein Zoll so niedrig ist, daß er in den Preisen der belasteten Ware nicht zum Ausdruck kommt. Die Preisverschiebung, die ein niedriger Zoll hervorruft, spielt neben den mannigfachen örtlichen und zeitlichen Schwankungen, denen die Preise ausgesetzt sind, keine Rolle. Er wird vom Händler getragen, der ihn sich neben anderen Spesen anrechnen muß, ohne daß ihm eine Überwälzung auf den heimischen Konsumenten oder den auswärtigen Produzenten möglich wäre. So wirken z. B. die statistischen Gebühren, die bei Ein- oder Ausfuhr erhoben werden. Der deutsche Getreidezoll von 1879, der nur 1 Mk. betrug, hatte keinen nachweisbaren Einfluß auf die Getreidepreise, während die Wirkung der Erhöhungen auf 3 und 5 Mk. pro 100 kg 1885 und 87 deutlich hervortrat. Seitdem bewegte sich die Kurve der deutschen Getreidepreise um einen ungefähr dem Zoll entsprechenden Betrag konstant über der Kurve zollfreier Länder, wie z. B. Großbritanniens.

Zweitens ist es möglich, daß der auswärtige Produzent den Zoll trägt. Dies war das Hauptargument, das Bismarck bei seiner Empfehlung der Zölle in die Wagschale warf. Der Zoll bringt in den Preiskampf zwischen Produzent und Konsument ein neues Moment, und es ist in der Tat gar nicht gesagt, daß diese Erhöhung der Produktionskosten unter allen Umständen von dem Konsumenten in einer Erhöhung des Preises gezahlt wird. Es ist ebenso gut möglich, daß der auswärtige Produzent sich bei gleich bleibenden Preisen mit einem geringeren Gewinn begnügen muß. Ob dies der Fall ist, hängt von der Stellung von Produzenten und Konsumenten im Preiskampf ab. Ist der Bedarf des Konsumenten ein dringender, und ist er für seine Befriedigung auf das Ausland angewiesen, so muß er den vollen Zoll tragen, z. B. einen Getreidezoll bei einer Mißernte im Lande. Kann sich dagegen der Konsument

auch anders behelfen, während der Produzent auf den Absatz in dem zollgeschützten Lande angewiesen ist, so muß dieser den Zoll tragen. Bei einer Preiserhöhung würde er einen Kunden verlieren, auf den er nicht verzichten kann. So muß er sich mit niedrigerem Gewinne begnügen.

Gerade unser deutscher Export muß vielfach unter solchen Verhältnissen arbeiten, und wie Bismarck selbst angibt, bestimmten ihn zu seiner Auffassung die oft gehörten Klagen deutscher Exporteure, sie müßten die Zollerhöhungen ihrer auswärtigen Absatzgebiete tragen. So haben unsere Branntweinproduzenten unter den spanischen Zöllen, unsere Zuckerproduzenten unter den amerikanischen zu leiden gehabt. Bei entbehrlichen Gegenständen wird der Zoll häufiger vom Ausland getragen als bei dringendem Bedarf; indessen handelt es sich hier nirgends um absolut feststehende, sondern um relative Maße.

Auf Weltmarktsartikel wirkt der Zoll in anderer Weise als dann, wenn für den Absatz im wesentlichen nur das mit der Zollmauer sich umgebende Land in Betracht kommt. Weizen ist ein Artikel, für den Amerika nicht nur in Deutschland Aufnahme findet, sondern fast wichtiger sind die englischen und niederländischen Absatzmärkte. Der deutsche Weizenzoll beeinträchtigt daher den auswärtigen Produzenten wenig, dem die anderen Märkte bleiben und der sich auf Lieferungen nach dem zollgeschützten Lande nur einläßt, wenn der Konsument den Zoll trägt. Anders steht es mit dem russischen Roggen, für den nur Deutschland als Einfuhrland in Frage kommt. Die Notwendigkeit, zu verkaufen, ist hier größer für den russischen Bauer, als für den Deutschen die, zu kaufen. Der russische Bauer muß Geld haben zur Steuerzahlung, das ihm nur der Verkauf seines Getreides einbringen kann. Deswegen sieht er sich genötigt, auch den Zoll zu tragen, zu so ungünstigen Bedingungen zu verkaufen,

daß er, der Getreideexporteur, schlechter sich nährt als der getreideeinführende Deutsche.

In den beiden Fällen, in denen der Händler oder das Ausland den Zoll tragen, erwächst somit in der Tat dem Konsumenten kein Nachteil, die Preise bleiben die gleichen, aber damit wird auch den heimischen Produzenten nicht der gewünschte Schutz vor dem Anprall der auswärtigen Konkurrenz. Der Zoll büßt unter diesen Umständen seine handelspolitische Bedeutung ein und behält nur noch eine finanzpolitische. Er ist keine Besteuerung des heimischen Konsumenten, sondern des auswärtigen Produzenten oder des Händlers.

Es ist aber noch ein dritter Fall möglich, in dem der Zoll von dem Konsumenten nicht gespürt wird. Wenn es die Aufgabe des Zolls ist, eine Preisdifferenz zugunsten der heimischen Produktion hervorzurufen, so ist das Opfer, das damit dem Konsumenten zugemutet wird, in der Regel nur als ein vorübergehendes gedacht; so lange, bis die Konkurrenzfähigkeit der heimischen Produktivkräfte hergestellt ist, soll er den Zoll tragen. Aber der Zoll soll die heimischen Produzenten zur Erhöhung der Produktivität ihrer Arbeit veranlassen, und durch die innere Konkurrenz, die sie sich machen, soll der Vorsprung, den der Zoll ihnen gewährt, aufgezehrt werden. Ist dieses Ziel erreicht, können die inländischen Betriebe den inländischen Bedarf zu denselben Bedingungen wie die ausländischen decken, so büßen die Zölle ihre Wirkung ein. Die Einfuhr, die der Zoll fernhalten sollte, hält jetzt die Steigerung der heimischen Produktivkräfte fern. So vermag der heimische Getreidebau bei einer reichen Ernte den Konsum zu Preisen zu befriedigen, die eine weitere Einfuhr nicht lohnend erscheinen lassen. Man braucht dann den Zoll nicht mehr zum Schutze gegen das Ausland, aber der Fortfall der Importe und damit der

Zollerträge hebt auch das Interesse des Fiskus an seinem Fortbestehen auf. Dieser Zustand schwebte List vor, wenn er Aufhebung der Schutzzölle forderte, sobald sie ihren Zweck erreicht hätten, und meinte, England habe nach 1815 zu lange an seinem Schutzsystem festgehalten.

Wenn es somit vorkommen kann, daß der Zoll die beabsichtigte preiserhöhende Wirkung nicht ausübt, so ist es klar, daß die angegebenen Momente, die das verhindern, auch wenn sie nicht voll zur Wirkung gelangen, doch insofern die Preise bestimmen können, daß *nicht der volle Zollbetrag* in der Differenz zwischen Inlands- und Auslandspreis zum Ausdruck kommt. Es ist freilich sogar möglich, daß es Produzenten und Händlern gelingt, unter dem Vorwand des Zolls den Konsumenten zeitweilig eine den Zollbetrag übersteigende Preiserhöhung zuzumuten. In der Regel wird aber der Zoll die Preise nicht um seinen vollen Betrag erhöhen. —

Gewöhnlich trifft der Zoll alle pflichtigen Waren, die eingeführt werden. Demjenigen, der sie in ihrem früheren Zustande oder „veredelt" wieder ausführen will, wird durch diesen Zoll der Wettbewerb mit dem Ausland erschwert. Es kann daher bestimmt werden, daß bei der Wiederausfuhr der Zoll vergütet wird, draw-backs, *Rückzölle* gewährt werden. Alsdann trifft der Zoll nur das dem inländischen Konsum dienende Quantum der eingeführten Ware. Unter Umständen wird bei der Zollvergütung mehr herausgegeben, als früher bei der Zollzahlung ausgelegt war. Das kann namentlich eintreten, wenn die Ware nicht in ihrem früheren Zustande, sondern veredelt ausgeführt wird. Es ist dann häufig schwierig, genau zu berechnen, wie viel von der verzollten Ware in dem neuen Produkt, wieviel Zoll in seinem Preise steckt; die gesetzliche Annahme kann von vornherein ein dem Fabrikanten zu günstiges Verhältnis annehmen.

oder es kann seiner verbesserten Technik gelingen, dies allmählich herbeizuführen, indem er es versteht, ein geringeres Quantum des Rohstoffs zur Darstellung des Fabrikats zu gebrauchen, mit weniger Abfällen zu arbeiten. Ist dies der Fall, so steckt in dem Betrage, um den der Rückzoll den früher gezahlten Zoll übersteigt, eine Ausfuhrprämie.

Eigentlich sollte die Zollvergütung nur für ebendie Waren gezahlt werden, die den Zoll früher zu tragen hatten. Man kann aber von dieser Bestimmung absehen und den Exporteuren die Berechtigung zollfreier Einfuhr gewähren, auch wenn die einzuführende Ware nicht mit der auszuführenden identisch ist. Wer ausführt, bekommt alsdann einen Berechtigungsschein zur zollfreien Einfuhr des entsprechenden Warenquantums, und diesen Schein kann er veräußern. In dem Preise, den der Importeur dafür zahlt, zeigt sich, inwieweit der Zoll auf die Inlandspreise wirkt, tritt die Differenz zwischen Inlands- und Auslandspreis zutage, die der Importeur durch Erwerb des Scheins ausgleichen will. Entspricht der Preis der Berechtigungsscheine dem Zollbetrag, so kommt dieser voll zur Geltung: bleibt er darunter, so ist die Wirkung des Zolls entsprechend geringer.

Solche Einfuhrscheine waren besonders in Frankreich unter dem dort 1815—1865 herrschenden Schutzsystem üblich. Man wollte für die weiterverarbeitenden Exportindustrien die Preiserhöhung ihres Rohstoffs, die der Zoll hervorrief, abschwächen und gewährte ihnen darum, z. B. für Wolle und Eisen, freie Einfuhr. Für die so Berechtigten konnte es aber unter Umständen vorteilhaft sein, französischen Rohstoff zu verwenden. Dann konnten sie die Einfuhrvollmacht, die sie für ihre Ausfuhr erhielten, veräußern. Welche Preise erzielten sie dafür?

In Gußeisen war Frankreich auf die Einfuhr aus Schottland angewiesen; die französischen Verbraucher von

Gußeisen mußten daher den Zoll tragen, und dies zeigte sich darin, daß die Einfuhrvollmachten für schottisches Gußeisen im Kurse konstant dem vollen Zollsatz nahe standen. Bei anderm Eisen lag die Sache für die französische Industrie günstiger, sie war imstande, einen großen Teil des heimischen Bedarfes zu befriedigen. Deswegen kam nicht der ganze Zoll in der Differenz zwischen Inlands- und Auslandspreis zur Geltung, und für derartige Scheine wurde weniger, bei einem Zoll von 20 Francs pro Tonne vielleicht nur 7—8 Francs, gezahlt.

Ähnlich liegt die Sache in Deutschland bei dem Getreide. Wer Getreide ausführen will, ist berechtigt, zollfrei die gleiche Menge einzuführen. Er kann, seit 1894 der Identitätsnachweis aufgehoben ist, diese Berechtigung veräußern. Der Zoll beträgt 35 Mk. für 1000 kg. Indessen werden für die Berechtigungsscheine nicht immer volle 35 Mk. erzielt, sondern z. B. 1898 21 Mk. Nur um so viel, nicht um den vollen Zollbetrag stellte sich demnach damals der inländische Getreidepreis höher als der auswärtige.

Die Berechtigungsscheine zeigen indessen nicht nur die Differenz zwischen In- und Auslandspreis an, sie tragen auch dazu bei, sie zu vergrößern, den Zoll in seiner Preissteigerung voll zur Wirkung kommen zu lassen. Wenn der Berechtigte seinen Schein nicht zum vollen Zollbetrage ausnutzen kann, so besteht für ihn ein Anreiz, durch Vermehrung der Ausfuhr die Differenz der Preise voll zur Geltung kommen zu lassen: Nehmen wir an, die deutschen Getreidepreise stünden nicht um den vollen Zollbetrag von 35 Mk., sondern nur um 21 Mk. über dem Weltmarktspreis: dann brauchte, um die Konkurrenzfähigkeit des deutschen Getreidehändlers oder Müllers herzustellen, nur für 21 Mk., nicht für 35 Mk. Zollerleichterung gewährt zu werden. Die 14 Mk., die mehr gewährt werden, stellen einen Vorzug

des Exportierenden dar, sie treiben ihn und andere dazu an, durch Ausfuhr von mehr Getreide an diesem Vorzug teilzunehmen, sie bilden also gewissermaßen eine Exportprämie, die freilich sich aufzehrt, je mehr — durch Steigerung des Exports und dadurch bewirkte Verminderung der für den heimischen Bedarf zur Verfügung stehenden heimischen Getreidemenge — der Zoll ganz in der Preiserhöhung des für den Inlandkonsum bestimmten Getreides zur Geltung kommt.

Der offizielle Bericht Miquels vom Jahre 1897 bestätigt, daß es der Zweck der Aufhebung des Identitätsnachweises war, die „Ausfuhr des heimischen Getreides" zu fördern und „den Preis des inländischen Getreides gegenüber dem des ausländischen dauernd um den Betrag des Eingangszolls zu heben", und daß dieser Zweck nach den gemachten Erfahrungen im allgemeinen erreicht zu sein scheine (S. 171).

Für ein größeres Land, in dem die Transportkosten zwischen den einzelnen Landesteilen einen wichtigen Preisfaktor bilden, behalten, auch wenn ein Zoll wirkt, die lokalen Unterschiede große Bedeutung. So müssen in Deutschland Getreidezölle in dem auf Getreidezufuhr angewiesenen Westen anders wirken als in dem Getreide — selbst für den Export — produzierenden Osten. In der Tat zeigt sich für Weizen die Wirkung des deutschen Zolls nach Conrad darin, daß 1898 die Tonne (1000 kg) in dem zollfreien England 159 Mk., in den preußischen Provinzen alten Bestandes dagegen 184 Mk. galt. Die Differenz betrug also nicht den vollen Zollbetrag von 35 Mk., sondern nur 25 Mk. Das Bild verschiebt sich aber, wenn wir nur die Provinzen Preußen und Westfalen ins Auge fassen. In Westfalen war der Preis 196 Mk., also um 37 Mk. — um 2 Mk. mehr als der Zoll — höher, in der Provinz Preußen dagegen

180 Mk., nur um 21 Mk. – nicht um den vollen Zollbetrag — höher als in England.

Wir sehen also, wie der Zoll nicht immer durch Erhöhung der inländischen Preise auf den Konsumenten wirkt, wie der Zoll fast nie um seinen genauen Betrag in den Preisen sich äußert. Aber nur insofern er eine Preisdifferenz zwischen In- und Ausland herbeiführt und damit den heimischen Konsumenten eine Last auflegt, kann er seine handelspolitische Aufgabe erfüllen, den Produzenten einen Vorsprung zu gewähren.

b) Mögliche Folgen eines wirksamen Zolls, insonderheit für eine kartellierte Industrie und für den Grundbesitz.

Ein Zoll, der seinen Zweck erfüllt, verlangt von den Konsumenten ein Opfer. Der Staat selbst muß seinen Bedarf teurer einkaufen und dementsprechend höhere Steuern fordern.

Dies Opfer kommt bei jedem einzelnen Zoll nur einer Minderheit von Produzenten zugute. Das gilt sogar vom Getreidezoll. Solange die Mehrheit eines Landes aus Getreidebauern besteht, hat ein Einfuhrzoll auf Getreide wenig Sinn. Diejenigen, die für den Erwerb produzieren, sind dann imstande, nicht nur den heimischen Markt, sondern auch das Ausland zu versorgen. Diejenigen, die für den eigenen Bedarf Getreide bauen, werden von den Schwankungen des Getreidepreises überhaupt weniger berührt. Ein Einfuhrzoll würde höchstens, wenn bei ungünstiger Ernte zuzukaufen wäre, unangenehm empfunden. So war bis in die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts die deutsche Landwirtschaft am Export interessiert und darum freihändlerisch, während heute, wo die Getreidezölle Bedeutung für sie gewonnen haben.

nach den Schätzungen Prof. Conrads nur ein Fünftel der deutschen Bevölkerung von den Getreidezöllen Vorteil hat, während drei Fünftel als Käufer die Last der Preiserhöhung zu tragen haben und ein weiteres Fünftel durch sie nicht berührt wird, weil es für den Eigenbedarf produziert oder ebensoviel kauft wie verkauft. Was von dem Getreide, einem Gegenstand allgemeinen Konsums, gilt, gilt erst recht von Gewerbeprodukten. Ein Zoll auf Gummischuhe kommt vielleicht nur einer Fabrik zugute und muß von allen Gummischuhkäufern getragen werden.

Die Mehrheit wird nur dann bereit sein, dies Opfer für die Minderheit zu tragen, wenn sie überzeugt ist, daß damit dem Ganzen gedient ist, oder daß doch auch die Einzelinteressen des Opfernden ihre Rechnung dabei finden.

Nur als *vorübergehende Maßregel* kann der Zoll der Allgemeinheit empfohlen werden. Es wird eine Prämie ausgesetzt, um solche Betriebe, die dem Ausland gegenüber konkurrenzfähig sind, zu stärken oder zu erhalten. Wenn dies Ziel erreicht ist, soll die Krücke wieder fortgezogen werden. Eine starke Industrie oder eine solche, die dem Ausland gegenüber doch nicht konkurrenzfähig werden kann, hat keinen Anspruch auf Schutz. Nur wenn man in ungeschäftlicher Romantik die wirtschaftlichen Rücksichten zurücktreten läßt, etwa meint, bestimmte Betriebe müßten, wie z. B. eine Porzellanmanufaktur, dem Lande auch unter Kosten erhalten werden, oder wenn man die Inhaber bestimmter Betriebe für politisch so wichtig hält, daß man sie unter allen Umständen schützen zu müssen glaubt, kann man den Schutzzoll als dauernde Maßregel *empfehlen*.

Indessen ist es schwer, festzustellen, wann der Schutzzoll zur Förderung der Produktivkräfte des Landes angebracht ist, wann Romantik und bewußte oder unbewußte Förderung von Sonderinteressen anfangen. Der Merkantilismus des

absoluten Staates war voller Mißgriffe. In der Regel wird die Minderheit der von einem Zoll Profitierenden ihr Ziel, die Preiserhöhung durch den Zoll, nur durchsetzen, wenn sie sich mit andern Minderheiten verbindet. Der Schutzzoll, der den Bundesgenossen bewilligt wird, schädigt sie selbst als Konsumenten, aber der Vorteil der Bundesgenossenschaft wird für höher angeschlagen als dieser Nachteil. Solange die deutsche Landwirtschaft an Einfuhrzöllen keinen Nutzen hatte, war für ihre handelspolitische Stellung ihre Eigenschaft als Eisenkonsument maßgebend. Sie war freihändlerisch, weil sie nicht wollte, daß der Zoll ihre Maschinen verteuerte. Als ihr aber Getreidezölle wichtig wurden, konnte sie allein diese Forderung nicht durchsetzen, sie mußte sich mit der Eisenindustrie verbinden, sich die Verteuerung ihres Eisenbedarfs gefallen lassen. Sie hielt die Getreidezölle für wichtiger als dieses Opfer. Freilich zeigt sich die Machtstellung der Landwirtschaft darin, daß sie für die Waren ihres Bedarfs auf möglichst niedrige Zölle dringt. Mähmaschinen sind im neuen deutschen Zolltarif erheblich niedriger belastet als Nähmaschinen.

Diese Kombination oft recht heterogener Sonderinteressen wird der eigentliche Träger der Schutzzollbewegung, und es besteht die Gefahr, daß diese Kombination, um das Übergewicht zu erhalten, sich auch mit solchen Interessen verbindet, denen an sich kein Schutz gebührte, so daß der Zoll, anstatt die heimischen Produktivkräfte zu stärken und zu erhalten, den leistungsfähigen Betrieben Arbeit und Kapital entzieht, um es den weniger leistenden zuzuwenden. Ein solcher Zoll fördert oder erhält eine unrationelle Organisation der Volkswirtschaft.

Gewiß sind in der Volkswirtschaft die einzelnen Erwerbszweige aufeinander angewiesen; wenn der eine leidet, leiden die andern mit; wenn der eine blüht, nehmen die andern

an seiner Blüte teil. Im Einzelfalle aber fragt es sich, ob die Förderungen, die dem einen Teil zuteil werden, mit den dem andern auferlegten Hemmungen nicht zu teuer erkauft sind. Der Satz: „Hat der Bauer Geld, so hat es die ganze Welt", gilt nur, wo die Bauern die Mehrheit der Bevölkerung bilden; wo dagegen die Kaufkraft der industriellen Bevölkerung entscheidend ist, hängt umgekehrt das Schicksal des Bauern von der Blüte der Industrie ab. Es handelt sich aber tatsächlich gar nicht um so allgemeine Gegensätze wie Landwirtschaft und Industrie, sondern um den Gegensatz der einzelnen Erwerbszweige in Landwirtschaft und Industrie. So sind die Interessen des Vieh und des Getreide bauenden Landwirts durchaus verschieden. Der Viehbauer hat von Getreidezöllen keinen Vorteil, sondern — insofern er Getreide für seine Nahrung oder als Futter kaufen muß — Nachteil.

Wird ein Erwerbszweig notleidend, so mindert sich die Kaufkraft der in ihm Tätigen, und man wird suchen, Arbeit und Kapital solch unrentablem Betriebe zu entziehen, um sie einem rentablen zuzuwenden. Müssen dann nicht die hier schon bestehenden Unternehmungen die neue Konkurrenz fürchten? Nehmen wir an, die Viehzucht sei rentabler als der Getreidebau. Haben nun nicht die Viehzüchter ein Interesse daran, den Getreidebau künstlich derart rentabel zu machen, daß der Übergang zahlreicher Getreidebauer zur Viehzucht nicht angebracht erscheint? Würden sie dazu die Hand bieten, so müßten sie einen zwiefachen Nachteil in den Kauf nehmen. Als Konsumenten hätten sie darunter zu leiden, daß sie — z. B. beim Futterkauf — an der den Getreidebauern bewilligten Preiserhöhung mittragen müßten, daß ihre Produktionskosten sich erhöhten. Als Produzenten hätten sie damit zu rechnen, daß die Preiserhöhung des Getreides die Kaufkraft auch ihrer Abnehmer schwächte, daß

diese, ihre Konsumenten, gezwungen, für ihren Bedarf an Getreide mehr aufzuwenden, andern Dingen — also auch den Produkten der Viehwirtschaft — nur eine geringere Nachfrage entgegenbringen könnten. Das Ausbleiben der Konkurrenz würde ihnen bei gleichzeitig mangelnder Nachfrage nichts nützen. Dagegen hätte der Viehzüchter bei Fortfall des Getreidezolls freilich damit zu rechnen, daß mancher früher zum Getreidebau bestimmte Boden ihm Konkurrenz machte, in seine Zone einrückte; allein dem gesteigerten Angebot würde eine vermehrte Nachfrage entsprechen können, weil diejenigen, die bisher höhere Getreidepreise zu zahlen hatten, jetzt dafür weniger auszugeben hätten, und damit für den Ankauf von Produkten der Viehwirtschaft bisher gebundene Einkommensteile frei würden, und zwar um so mehr, je kräftiger die Industrie sich entwickelte. —

Zollschutz oder Prämie kommt zunächst nur den zurzeit in den begünstigten Betrieben tätigen Unternehmern zugute; sie genießen eine Vorzugsrente. Allein sie haben kein ausschließendes Privileg dazu. Jeder neue Betrieb kann an dem gleichen Vorteil teilnehmen. Es ist ja gerade die Absicht des Zolls, daß Arbeit und Kapital in die geschützten Zweige strömen oder, wenn sie sonst sich ihnen entziehen würden, in ihnen erhalten bleiben. Allein gerade diese Vermehrung der Betriebe, die Konkurrenz, die sie sich machen, bewirkt, daß die Vorzugsrente immer mehr zusammenschmilzt. Der Neuaufkommende ist es zufrieden, wenn ihm nicht der ganze, sondern nur ein Teil des Zolls zugute kommt; der nächste kalkuliert seinen Gewinn noch niedriger. So ist es möglich, daß die Preisdifferenz zwischen äußerem und innerem Markte ganz aufgezehrt wird, ja eine Überproduktion hervorgerufen wird. Zoll und Prämie hemmen nicht die Konkurrenz, sie verschärfen sie vielmehr unter Umständen, indem sie den Produzenten verführen, nur die Preissteigerung und

nicht die dadurch verminderte Aufnahmefähigkeit des heimischen Marktes ins Auge zu fassen. Wenn die Produktion derart gesteigert würde, daß sie gerade der Aufnahmefähigkeit des heimischen Marktes entspräche, wäre die Aufgabe des Zolls erreicht, der Vorteil des einzelnen Produzenten wäre zum Vorteil aller Konsumenten ausgeschlagen. Aber wann ließe sich dieser Punkt berechnen? Gerade bei zoll- und prämiengeschützten Waren sehen wir, wie leicht eben diese Unterstützungen zur Überproduktion führen, und die Gewerbe, denen man aufhelfen wollte, nun doppelt notleidend werden.

Indessen bleibt dem Produzenten nicht nur der heimische Konsument, der ihm immer geringere Preise bewilligt, sondern auch das Ausland. Früher hatte er das Ausland nur als Konkurrenten auf dem inneren Markte gekannt, jetzt tritt er selbst auf dessen Markte auf. In der Konkurrenzfähigkeit mit dem Auslande muß sich die Wirkung des Schutzzolls zeigen. Hat der Unternehmer den Gewinn, den ihm der Schutz brachte, dazu verwandt, seinen Betrieb zu verbessern, Kapital in den leistungsfähigsten Maschinen anzulegen, hat ihn die innere Konkurrenz zu einer Herabdrückung der Produktionskosten durch Verbesserung der Technik geführt, so braucht er den Wettbewerb auf freiem Markte nicht zu fürchten, kann sogar bei Schutzzöllen des Auslandes auf dessen Märkten erfolgreich auftreten. Dann hat der Schutzzoll eine Exportindustrie geschaffen, die Geld ins Land bringt, wie es die Merkantilisten wollten.

Allein solcher Herabsetzung der Produktionskosten können sich mannigfache Hindernisse in den Weg stellen. Nur wo die natürlichen und ökonomischen Bedingungen vorhanden sind, die kein Schutzzoll hervorzuzaubern vermag, kann die von List erhoffte Wirkung der Schutzzölle eintreten. Wegen der Gunst seiner Lage, seiner Bodenschätze, seiner Arbeits-

kräfte kann es dem Ausland gelingen, seine Produktionskosten noch weiter herabzusetzen, dauernd überlegen zu bleiben. Die Freihändler gingen von dem Gedanken aus, in gewissen Produktionszweigen habe jedes Land einen Vorzug vor den andern, diese müßten gepflegt werden, damit ihre Überlegenheit voll zur Geltung käme, in den übrigen auf den doch aussichtslosen Wettbewerb verzichtet werden.

Die Verflechtung in die Weltwirtschaft bedeutet eine Verschiebung der Bedeutung der einzelnen Zweige der Volkswirtschaft. Will ein Land an den Vorzügen der internationalen Arbeitsteilung teilnehmen, so muß es seine Produktion in den nicht konkurrenzfähigen Produktionszweigen einschränken. Die englische Textilindustrie hat 1900 43000 Menschen mehr beschäftigt als 1850. Dieser Fortschritt beruht aber ausschließlich auf der Entwicklung der Baumwollindustrie, deren Bestand um 167000 zunahm, während die Woll-, Seiden- und Leinenindustrie einen Rückgang von 20000, 92000, 22000 Arbeitern zu verzeichnen hatten. —

Die Voraussetzung, unter der ein wirksamer Schutzzoll den Interessen der Gesamtheit dient, ist, daß die innere Konkurrenz der durch den Zoll bevorzugten Produzenten die Vorzugsrente wieder aufzehrt. Es ist aber den Produzenten möglich, diese innere Konkurrenz auszuschalten, indem sie sich zusammentun und in Unternehmerverbänden, Kartellen oder Trusts organisieren. Solcher Verband der Unternehmer „regelt die Produktion", indem er verhütet, daß ein zu großes Angebot der kartellierten Ware preisdrückend auf den Markt wirkt. In diesem Falle bleiben die Preise des Inlands um den Zollbetrag höher als die des Auslandes, die Produzenten behalten ihren Vorzug, er kommt nicht allmählich den Konsumenten zugute.

Die Produzenten können den so gesicherten Zollvorteil verschieden verwenden. Möglich, daß sie doch suchen, ihre

Produktionskosten möglichst herabzudrücken. Alsdann erhalten sie außer dem Vorzug, den ihnen die verbesserte Technik gewährt, noch den Zoll, der dann als Tribut der Allgemeinheit an eine schon an sich günstig gestellte Minderheit erscheint. Möglich ist aber auch, daß die Produzenten die Gunst ihrer Lage nur benutzen, an alten, unvollkommenen und unrentablen Betriebsweisen festzuhalten. Es kann aber auch der Fall eintreten, daß der Vorteil einer Produktionssteigerung, die der Zoll herbeigeführt hat, vom Produzenten nicht mit dem heimischen, sondern mit dem auswärtigen Konsumenten geteilt wird. Dann schlägt die Absicht des Schutzzolls, schließlich dem heimischen Konsumenten durch bessere Befriedigung seines Bedarfs sein Opfer zu ersetzen, in sein Gegenteil um: der heimische Konsument wird zugunsten des auswärtigen benachteiligt.

Werden die Preise auf dem heimischen Markte durch ein allzu großes Angebot gedrückt, so kann man sich dessen auch durch unvorteilhaften Export entledigen. Man wirft die Überproduktion zu verlustbringenden Preisen dem auswärtigen Konsumenten an den Kopf, um die Preise im Inland auf dem zollgeschützten Niveau zu halten. So verlangte die deutsche Eisenindustrie von dem deutschen Konsumenten 125 Mk. für 1000 kg Stangeneisen, während sie es dem Ausland für 100 Mk. abgab; für Bleche hatte der Deutsche 150 Mk., der Ausländer nur 102,50 Mk. zu zahlen. Ein Drahtstiftring berichtet über seine Geschäfte im 2. Halbjahr 1900. Er setzte im Ausland 19524695 kg, im Inland 22307176 kg ab. Wir haben es also hier mit einer großen Exportindustrie zu tun; allein wir staunen: das Auslandsgeschäft arbeitete mit 859444 Mk. Verlust. Also mußte der Ring an seine Liquidation denken! Keineswegs! Er konnte sogar eine Dividende verteilen. Wie war das möglich? Dadurch, daß man dem Inlande 25 Mk. für 100 kg

abnahm, während das Ausland nur 14 Mk. zu zahlen brauchte.

Unter den Produktionskosten im Ausland zu verkaufen, wird den Produzenten nicht nur durch ihre Organisation möglich, die durch stärkere Belastung des inländischen Konsumenten die Exportprämie aufbringt: gelegentlich zahlt der Staat selbst solche Exportprämien. Sie liegen bei uns vor beim Getreide seit Aufhebung des Identitätsnachweises, beim Branntwein, beim Zucker bis 1903.

Wir sehen, hierbei wird der heimische Konsument zugunsten des auswärtigen geschädigt. Wer ist nun der Konsument?

Es ist möglich, daß der Staat, in dem die verlustbringende Ausfuhr abgesetzt wird, zum Schutze seiner Produzenten Zölle erhebt, die den Exportprämien gleichkommen. Alsdann dienen die Exportprämien nur dazu, die Finanzkraft des ausländischen Staates zu stärken, sie nützen dem auswärtigen Konsumenten nur, insofern sie ihm andere Steuern ersparen.

Konsument ist zunächst der, in dessen Hande die verzollte oder durch Exportprämie verbilligte Ware gelangt. Z. B. trägt den Getreidezoll zunächst der Getreidehändler, nicht schon der Broteſſer. Je mehr andere Faktoren auf den Preis für den letzten Konsumenten einwirken, um so weniger wird er die Wirkung des Zolles spüren. Gewiß wirken auf den Brotpreis außer dem Getreidezoll die Müller- und Bäckerlöhne ein. Gelingt z. B. durch die Großbäckerei eines Konsumvereins eine Herabsetzung der Kosten von Produktion und Absatz des Brotes, so ist es möglich, daß dadurch die Preisverteuerung durch den Zoll aufgehoben wird, die Brotpreise die gleichen bleiben: nur würden sie ohne den Zoll entsprechend heruntergegangen sein. Der Kornpreis wirkt nicht unmittelbar auf den Brotpreis. Eine Erhöhung

des Kornpreises läßt der Bäcker den Konsumenten sofort merken, während der Konsument eine Erniedrigung erst allmählich verspürt. Allein auf die Dauer wird der Wechsel der Kornpreise auf den Brotesser abgewälzt. Das zeigen die Roggen- und Roggenbrotpreise in Berlin 1891:

100 kg	Roggen	Roggenbrot
Jan.	17,89 Mk.	28,70 Mk.
Dez.	23,83 „	34,63 „
bei sinkendem Preise 1892		
Jan.	22,45 Mk.	33,89 Mk.
Aug.	14,82 „	28,81 „
Nov.	13,44 „	23,31 „

Anders liegt die Sache beim Eisen. Hier wird nicht der Konsument der Eisenware, sondern der das Eisen weiterverarbeitende Produzent durch Zoll oder Prämie getroffen. Die deutsche Maschinenindustrie hat unter der Verteuerung des Eisens zu leiden. Durch den Schleuderexport erhält der auswärtige, z. B. der englische Fabrikant vor dem heimischen einen Vorzug, weil er mit billigerem Material arbeiten kann. Bei Trägern, Schiffblechen u. dgl. hat es sich gelegentlich für die deutschen Fabrikanten gelohnt, diese Materialien erst nach Holland oder Dänemark gehen zu lassen und sie von dort für ihre deutschen Werke zu beziehen.

Wir sehen, wie in solchen Fällen der Zoll, der neben den Transportkosten — die Preisdifferenz zwischen In- und Ausland schafft und damit die Prämien möglich macht, die schwere Industrie der Halbfabrikate vor der fertigstellenden Industrie begünstigt, dem in jener angelegten Kapital eine Vorzugsrente gewährt, während er dem Unternehmergeist, der in der Fertigindustrie, in der es auf schnelles Sichanpassen an die wechselnden Konjunkturen ankommt, eine ganz andere Rolle spielt, seine Stellung erschwert.

Man kann die Nachteile, unter denen Fertigindustrie und Handel bei diesem Schutzsystem leiden, zum Teil dadurch mindern, daß man ihnen zum Ausgleich für die Schädigung, die sie durch die Begünstigung der schweren Industrie erleiden, Subventionen oder Prämien gewährt. So zahlt Frankreich seiner Handelsmarine Subventionen und läßt anderen Erwerbszweigen entsprechende Vergünstigungen zukommen. Allein diese Kompensationen können doch nie den Nachteil genau ausgleichen. Manche Erwerbszweige mögen durch sie geradezu neue Vorzüge auf Kosten der anderen erhalten, eine große Anzahl aber kann bei diesem System keine Berücksichtigung finden. Vor allem finden neu aufkommende, vielleicht besonders aussichtsreiche Unternehmungen, die aber noch kein wohlerworbenes Anrecht auf Schutz geltend machen können, hier nicht ihre Rechnung.

Während die weiterverarbeitenden Industrien, die mit der Verteuerung ihres Rohstoffs rechnen müssen, leiden, können diejenigen, die den Rohstoff selbst gewinnen, sich ausdehnen, z. B. die Webereien, die mit Spinnereien verbunden sind und darum kein Garn zu kaufen brauchen, die Maschinenfabriken, die selbst Eisenhütten und Kohlenfelder besitzen. Die Schutzzölle und die durch sie begünstigten Kartelle befördern eine Kombination der Unternehmungen, eine Zusammenballung des Kapitals, die den plutokratischen Interessen eine gefährliche Bedeutung in dem gesamten öffentlichen Leben gibt. —

Wie bei einer exportfähigen kartellierten Industrie, kann der Schutzzoll bei einer zur Versorgung des heimischen Marktes nicht mehr fähigen Landwirtschaft eine von seiner ursprünglichen Absicht ganz abweichende Bedeutung erlangen.

Der Preisvorsprung, den Einfuhrzölle und Ausfuhrprämien der heimischen Landwirtschaft geben, kann von den

Unternehmern zur Verbesserung der Produktion benutzt werden, und es ist möglich, daß die Konkurrenz der Landwirte diese Verbesserung den Konsumenten in sinkenden Preisen zugute kommen läßt. Diesen Erfolg hatten in der Tat die englischen Kornzölle in den ersten zwei Dritteln des 18. Jahrhunderts.

Dann aber zeigte sich, daß auf die Dauer mit der wachsenden Bevölkerung die Steigerung der Getreideproduktion auf gegebenem Territorium nicht gleichen Schritt halten konnte. Der Seltenheitswert von Grund und Boden machte sich geltend. Eine weitere Steigerung der Erträge wäre bei gleichbleibendem Betriebe nur mit unverhältnismäßigen Kosten möglich gewesen: England sah sich auf Getreideeinfuhr angewiesen. Während bisher die Agrargesetze wie eine Prämie auf Ausdehnung rationellen Betriebes und damit preiserniedrigend gewirkt hatten, zeigte jetzt — bei dem Zurückbleiben des Angebots heimischen Getreides — der Zoll seine preiserhöhende Kraft. Der Zoll ließ die englischen Getreidepreise dauernd um seinen Betrag über dem Preise der freien Auslandsmärkte (z. B. Hollands) stehen. Was bei der Industrie erst eine Verabredung der Unternehmer, ein Kartell, erreicht, ergibt sich in der Landwirtschaft aus der Beschränktheit des Bodens von selbst.

Die Preiserhöhung der Bodenprodukte zeigt sich in einer Steigerung des Bodenwertes. Sein Wert richtet sich nach den durch seine Bewirtschaftung erzielten Reinerträgen: man berechnet, ein wie großes Kapital nach dem herrschenden Zinsfuß mit diesem Reinertrag verzinst werden könnte, und kapitalisiert danach den Reinertrag, um den Wert des Grundstücks zu erhalten. Ist z. B. der Reinertrag eines Gutes gleich 5000 Mk., der Zinsfuß 4 %, so erhält man durch Multiplikation mit $\frac{100}{4}$ $\left(= \frac{\text{Gutswert}}{5000}\right)$ = 25 den Wert

des Gutes mit 125000 Mk. Bei gleichbleibenden Produktionskosten sind die für die Produkte erzielten Preise maßgebend für die Höhe des Reinertrags, dieser bei gleichbleibendem Zinsfuß für die Höhe des Gutswertes.

Der Zoll kommt wohl zunächst bei seiner Einführung dem Leiter der Wirtschaft, dem selbstwirtschaftenden Gutsherrn oder dem Pächter, zugute. Allein bei Besitzübergang oder bei Erneuerung der Pacht zeigt sich die den Grundwert erhöhende Wirkung des Zolls. Entsprechend der durch den Zoll gesteigerten Rentabilität hat der neue Pächter eine relativ höhere Pacht, hat der das Gut erwerbende oder bei Erbschaft antretende einen höheren Gutspreis zu zahlen. Dem Neupächter oder Neuerwerber kann nur durch beständige Erhöhung der Zölle geholfen werden. Ein bestehender Zoll ist also ein Opfer der Konsumenten an den Grundbesitzer, das dem landwirtschaftlichen Unternehmer, sofern er nicht mit diesem zusammenfällt, gar nicht zugute kommt.

Ein Zoll wird in der Regel damit befürwortet, daß durch ihn den heimischen Unternehmern eine Hilfe geschaffen werden soll. Gewiß ist ein solcher Fall denkbar. Aber ebenso groß ist die Gefahr, daß er nur dazu beiträgt, die Grundrente und die Rente des in den zollgeschützten Industrien investierten Kapitals zu erhöhen.

Verhängnisvoll wirkt ein Zoll, wenn seine Hilfe von den Unternehmern überschätzt wird und sie die mannigfachen Schwankungen der Konjunktur, denen der Zoll nicht abhelfen kann, nicht genügend würdigen. Die ganze Wirtschaft eines Landes tritt dadurch in ein Zeitalter des Stillstandes, ohne darum gegen Krisen besser geschützt zu sein.

Schon in der Industrie kann jede Verschiebung der Produktions- und Absatzverhältnisse den Einfluß der Zoll-

sätze illusorisch machen, vollends spielt in der Landwirtschaft der wechselnde Ausfall der Ernten eine ganz andere Rolle als der Zoll. Man hat gesucht, den Zoll diesem Wechsel der Konjunktur anzupassen. Bei schlechter Ernte, hohen Preisen haben die Landwirte selbst nur ein geringes Interesse am Zoll, bei guter Ernte und billigeren Preisen ein sehr starkes. Dementsprechend sollte der Zoll nicht auf einen festen Betrag gestellt, sondern in umgekehrtem Verhältnis zu der Preishöhe an bestimmten Terminen geändert werden. Allein die Erfahrungen, die man namentlich in England mit dieser gleitenden Skala gemacht hat, waren nicht ermutigend. Die gleitende Skala bewirkt keinen gleichmäßigen Preis für den Produzenten. Da sie in der Ungewißheit über die Zollhöhe ein neues Moment für die Bildung des Preises einführt, erhöht sie vielmehr nur seine Schwankungen.

Es liegt nahe, die Wirkung der Zölle auf die Volkswirtschaft mit den Folgen einer Währungsverschlechterung durch Ausgabe von unterwertigen Münzen oder Papiergeld zu vergleichen. In beiden Fällen ergibt sich für den Staat eine nicht zu verachtende Einnahme, und hier wie dort werden einzelne Unternehmungen unzweifelhaft begünstigt. Bis zu einem gewissen Grade können Zölle so gut wie „leichtes Geld“ ohne Schaden von der Gesamtheit ertragen werden. Den Finanzzöllen entsprechen die Scheidemünze und die Papierzirkulation, die ohne Schädigung der Währung umlaufen können. Ja, wie Schutzzölle zur Erziehung oder Erhaltung von Gewerbszweigen eingerichtet werden, kann gelegentlich auch eine übermäßige Ausgabe minderwertigen Geldes bestimmten Unternehmungen einen Impuls geben. Allein bei stärkerer Anwendung zeigen sich die überwiegenden Nachteile dieser Maßregeln.

Die Gefährdung der Währung, der Verlust eines allgemein anerkannten Wertmessers, wie es das Edelmetall

bietet, führt zu einer Unsicherheit aller wirtschaftlichen Verhältnisse, die auch die Gewinne einzelner vom Spiel des Zufalls abhängig werden läßt. Die Kosten der Wertschwankungen haben vor allem die untern Klassen zu tragen. Nicht selten haben Münzverschlechterungen zu Aufständen der um Lohn Arbeitenden geführt. Lieber verstanden sich die Untertanen zu Steuern, wenn ihnen dafür vom Landesherrn zugesagt wurde, keine Änderungen in der Münze vornehmen zu wollen. Für eine entwickelte Verkehrswirtschaft, die auf der Solidität des Verkehrs beruht, fallen die Kosten einer stabilen Währung, der Verzicht des Staates und einzelner auf Sondervorteile, nicht ins Gewicht neben der Förderung, die dem gesamten Wirtschaftsleben aus der durch sie bewirkten Rechtssicherheit erwächst.

Ähnlich einer Verschlechterung der Währung führen Zölle, die das Maß von Erziehungs- oder Erhaltungszöllen überschreiten, zu einer Begünstigung weniger auf Kosten der Masse der Konsumenten und bringen in das ganze Wirtschaftsleben ein Moment der Unsicherheit hinein. Der auswärtige Handel beruht auf den wechselseitigen Beziehungen der einzelnen Länder; die Einfuhr des einen Landes ist die Ausfuhr des andern. So werden die Zölle des einen Landes auf die entsprechenden Maßregeln des andern einwirken. Der Zolltarif eines Landes hat sich daher nicht nur nach den schutzbedürftigen Interessen des Landes zu richten, sondern ebenso die Wirkung zu berechnen, die seine Sätze auf die Tarife der anderen Länder ausüben. Möglich, daß dem Vorteil, den uns ein höherer Zoll gewähren könnte, ein weit größerer Nachteil dadurch gegenübertritt, daß diese Zollerhöhung die Staaten, nach welchen wir exportieren, zu noch empfindlicheren Erhöhungen ihrer Zölle veranlaßt. Die Sicherheit, welche die Bindung auch der ausländischen Zolltarife durch langfristige Handelsverträge dem ausge-

dehnten Verkehr einer entwickelten Volkswirtschaft bietet, ist mit dem Verzicht auf die Sondervorteile einzelner nicht zu teuer erkauft.

Nicht als ob die Produktivkräfte der Nation einfach sich selbst überlassen bleiben sollten. Ist auch die „Selbsthilfe" in jedem Erwerbszweig das beste Mittel, emporzukommen und sich auf der Höhe zu halten, so bleiben den öffentlichen Gewalten doch die mannigfachsten Mittel übrig, fördernd und Hemmnisse beseitigend auf das Wirtschaftsleben zu wirken. Der Landwirtschaft kann durch eine ihrer Lage entsprechende Agrarverfassung, durch Änderung unangebrachter Besitz- und Betriebsverhältnisse mehr als durch Zölle geholfen werden, der Industrie durch die Förderung des technischen Fortschritts und eine wirksame und gerechte Arbeitsorganisation. Die Handelspolitik, die wir hier allein zu betrachten haben, stellt nur eine Seite der Wirtschaftspolitik dar, und es wäre verhängnisvoll, wollten wir ihren Maßregeln allzu entscheidende Bedeutung beimessen.

Nur auf eines sei hier hingewiesen. Billigere Frachttarife können den heimischen Produktivkräften einen ebenso großen Vorsprung vor den auswärtigen geben, wie ein Zoll. Bismarck selbst, der in unsere Zollpolitik so entscheidend eingegriffen hat, erkannte die überwiegende Bedeutung der Eisenbahntarife an. In der Tat stellt eine Ermäßigung der Produktionskosten durch Verbilligung des Verkehrs die Konkurrenzfähigkeit der heimischen Produktivkräfte auf eine sicherere Grundlage als ein Zoll, der ihnen nur auf dem Inlandsmarkte helfen kann. Die Einbußen, die dem Staat durch teilweisen Verzicht auf Einnahmen aus Zöllen und Verkehrsanstalten (Eisenbahnen) erwüchsen, könnten durch Hebung der Erwerbsgelegenheit und damit gesteigerte Steuerkraft des Landes mehr als wettgemacht werden.

Dritter Abschnitt.

Die Gestaltung der modernen Handelspolitik.

Erstes Kapitel.

Die Handelspolitik des expansiven Industriestaates, England.

Nirgends waren die Grundsätze des Merkantilismus vielseitiger durchgeführt worden als in England. Nirgends auch wußte man von den Vorteilen der neuen Zeit solchen Nutzen zu ziehen wie in dem britischen Inselreiche.

Schon im 18. Jahrhundert war man sich der Schattenseiten des Merkantilismus bewußt geworden. Adam Smith hatte das System als ganzes kritisiert und ihm die Forderung eines natürlichen Systems der freien Entwicklung aller Kräfte entgegengesetzt. Nach dem Abfall der Vereinigten Staaten hatte der jüngere Pitt versucht, die Smithschen Ideen in der Finanzverwaltung durchzuführen, und 1786 mit Frankreich einen Vertrag geschlossen, in dem viele der alten Handelsbeschränkungen gemildert wurden. Dann aber brach der Krieg zwischen England und Frankreich aus, in dem England durch die Vernichtung aller kontinentalen Marinen seine Seeherrschaft endgültig befestigte, während Frankreich den englischen Handel mit dem Kontinente zu unterbinden suchte. Die Kontinentalsperre Napoleons, die die Einfuhr englischer Waren so gut wie die Versorgung Englands, z. B. mit kontinentalem Getreide, verbot, war eine der schärfsten Maßregeln, die unter der Herrschaft der merkantilistischen Lehre geschaffen werden konnten.

Auch nach dem Frieden blieben zunächst die merkantilistischen Gebundenheiten des internationalen Verkehrs bestehen. England behielt die Begünstigung der nationalen Flagge und der nationalen Industrie bei und suchte seiner Landwirtschaft durch hohe Zölle die hohen Preise, die sie während des Krieges durch den Ausfall der auswärtigen Konkurrenz genossen hatte, einigermaßen zu erhalten. Die Staatsfinanzen und die Rücksicht auf die bisher geschützten Sonderinteressen gestatteten nur eine allmähliche Umwandlung des Systems. Nicht mit einem Male, sondern in jahrzehntelangem Ringen ist in England der Freihandel durchgeführt.

Den ersten Schritt auf diesem Wege tat 1824/25 Huskisson. Er sprach es aus, daß offener Handel für ein reiches und aufblühendes Land unendlich wertvoller sei, als jedes noch so ausgedehnte Monopol, das die Staatsgewalt gegen die eigenen Kolonien ausüben oder für ihren Handel mit anderen Ländern der Erde einrichten könne, und brach damit mit dem Prinzip des alten Systems. Seine Reformen bestanden in einer Milderung der Navigationsakte und der Beschränkungen des Kolonialhandels und in einer Vereinfachung des Zolltarifs.

Hatte man früher nur gelegentlich, z. B. zugunsten der Hansestädte oder der Vereinigten Staaten, eine Durchlöcherung der Grundsätze der Navigationsakte gestattet, so wurde jetzt allgemein die Flagge der Länder zugelassen, die der britischen Flagge ähnliche Rechte einräumten. An die Stelle des Verbots trat die Reziprozität, Verträge auf Gegenseitigkeit. Freilich wurde die fremde Flagge der heimischen nicht durchaus gleichgestellt. Die Waren Englands wurden in den Kolonien, die der Kolonien in England differentiell begünstigt. Kanadischer Weizen zahlte in England geringeren Zoll als ausländischer, hohe Vergünstigungen bestanden für Bauholz und

den westindischen Zucker; dafür zahlten auswärtige Waren, vor allem Fabrikate, in den Kolonien einen höheren Zoll als die britischen.

Der britische Zolltarif war durch mannigfache Spezialgesetze sehr unübersichtlich geworden, zwischen 1797 und 1815 waren allein 600 Zollgesetze erlassen, sehr viele Waren namentlich aus Holland blieben überhaupt verboten. Huskisson vereinfachte den Tarif und erniedrigte seine Sätze. Den Fabrikanten wurde die Zulassung auswärtiger Fabrikate zu niedrigeren Zollsätzen dadurch annehmbar gemacht, daß auch die Zölle auf Rohstoffe, z. B. auf Kupfer und Wolle, herabgesetzt wurden.

Ein vollständiger Umschwung wurde erst möglich, seit die Wahlrechtsänderung von 1832 den Grundbesitzern die Macht genommen und sie in die Hand der Mittelklasse gelegt hatte. In den vierziger Jahren konnte die von Manchester ausgehende Freihandelsagitation unter der Führung von Cobden und Bright die Ideen des Ad. Smith zum Siege führen. Dem mächtig sich ausdehnenden englischen Erwerbsleben waren die früheren Krücken des Merkantilsystems zu lästigen Fesseln geworden. Im Vertrauen auf seine wirtschaftliche Überlegenheit konnte England die einst gegen die fremde Konkurrenz erlassenen Maßnahmen fallen lassen. Die wirtschaftlichen Interessenten selbst, von denen Smith den heftigsten Widerstand erwartet hatte, stellten sich an die Spitze der Bewegung, und der Staat, der bisher an den Zöllen als einer Stütze seiner Finanzen interessiert gewesen war, sah sich in der Lage, diese durch Einführung der Besteuerung des Einkommens unter Beibehaltung von Finanzzöllen auf Tee, Tabak, Spirituosen weit rationeller gestalten zu können.

Der Hauptkampf entbrannte um die Getreidezölle. Längst hatten sie aufgehört, wie im 18. Jahrhundert die

Landwirtschaft zu fördern. Sie bedeuteten ein Opfer der beständig wachsenden Masse der Bevölkerung an die kleine Gruppe, welche den englischen Boden sich zu eigen gemacht hatte. Bei dem in England herrschenden Pachtsystem sonderten sich die Interessen der landwirtschaftlichen Unternehmer und der nur ihre Rente beziehenden Grundeigentümer. Die künstliche Fernhaltung der auswärtigen Zufuhr hatte dazu geführt, auch unergiebige Böden dem Getreidebau zuzuführen, die nur bei den hohen Preisen einer sonstigen Mißernte den Anbau lohnten. Nichts schien den Landwirten unwillkommener als eine gute Ernte, die die Preise sinken ließ. Auf die Dauer erwiesen sich die Getreidezölle als unfähig, der Not der Landwirte zu helfen, ja sie schienen durch die Begünstigung unrationeller Produktion diese Not, die zu wiederholten, vom Parlament angeordneten Untersuchungen führte, mit verschuldet zu haben. Unter den Farmern selbst konnte daher die Anti-Kornzoll-Liga ihre Anhänger finden.

Der Kampf um die Getreidezölle bereitete eine soziale Umwälzung Englands vor. Mit ihrem Falle mußten die bisher herrschenden Grundbesitzer der Großindustrie die Führung abgeben.

Ein wiederholter Ausfall der irischen Kartoffelernte ließ die Schäden der Kornzölle scharf hervortreten. Die Hungersnot auf der grünen Insel führte schließlich zur Freigabe der Getreideeinfuhr. Der Führer der Konservativen, der Tories, selbst, Sir Robert Peel, schlug als Minister die Abschaffung der Getreidezölle vor. Nachdem 1842 eine Ermäßigung eingetreten war, die bewirkt hatte, daß der englische Getreidepreis, der im Durchschnitt der letzten Jahre 28% über dem französischen gestanden hatte, sich nur mehr um 14% über ihn erhob, fielen sie 1846 auf Antrag der Regierung. Um den Landwirten den Übergang zu erleichtern, sollte ihnen noch drei Jahre Schutz gewährt werden, allein

die Rücksicht auf Irland bewirkte schon am 27. Januar 1847 eine Suspendierung der Kornzölle.

Die Aufhebung der Getreidezölle hatte für die englische Landwirtschaft keine nachteiligen Folgen, im Gegenteil erlebte sie gerade nach dieser Aufhebung der Zölle eine Zeit der Blüte. Sie wurde veranlaßt, ihren Betrieb rentabler zu gestalten, vielfach vom Getreidebau zur Viehzucht überzugehen. Der allgemeine Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens in England kam ihr voll zugute. Ja die wachsende Nachfrage ließ trotz der auswärtigen Konkurrenz nicht einmal die Getreidepreise erheblich sinken. Die Klagen über die Not der Landwirte verstummten. Erst als Ende der 70er Jahre die verbesserten Verkehrsmittel den ausgedehnten russischen und amerikanischen Böden gestatteten, ihr in extensivem Betriebe gewonnenes Getreide auf den Markt zu werfen, ergab sich eine Krisis für die englische Landwirtschaft. Allein niemand dachte mehr daran, die auswärtige Zufuhr durch Zölle fernzuhalten. Allzu klar war es, daß die gewaltig gewachsene Bevölkerung dauernd auf die Zufuhr angewiesen blieb, daß es für die englische Landwirtschaft darauf ankäme, nicht eine aussichtslose Konkurrenz mit dem überseeischen Weizen aufzunehmen, sondern sich auf die bei der gesteigerten Aufnahmefähigkeit des Marktes lohnendere Viehzucht zu werfen, und zwar kam es jetzt an auf diejenige Viehzucht, die Pflege organischen Lebens, in der der Kleinbetrieb einen Vorzug vor dem Großbetrieb hat.

Kein Zweifel, diese Anpassung stößt in England auf besondere Schwierigkeiten. An ihnen kann aber die Handelspolitik nichts ändern, sondern nur eine Änderung der Agrarverfassung. Die ungünstige Besitzverteilung, die den englischen Boden fast ganz in der Hand der Großgrundbesitzer noch dazu fideikommissarisch gebunden hält, ist die eigentliche Ursache einer Not der englischen Landwirtschaft. Der kapita-

listische Getreidebau bedeutete einen Vorzug des Großbetriebes vor dem Kleinbetriebe. Deswegen hatten sich zur Zeit des rentablen Getreidebaues die Felder des großen Besitzes und Betriebes ausgedehnt, hatten den Kleinbetrieb des Bauern zurückgedrängt, seinen Besitz aufgesogen. Heute, wo der Kleinbetrieb wieder rentabler geworden ist, sind die großen Besitzungen, die am bequemsten in großen Betrieben verpachtet werden, ein Hindernis seiner Ausdehnung.

Wenn heute in England wieder von Getreidezöllen die Rede ist, so denkt man nicht an eine Begünstigung des englischen Getreidebaues, sondern dem Getreide der Kolonien, Kanada, Südafrika, Indien, Australien, soll ein Vorzug vor dem auswärtigen, dem russischen, argentinischen, dem aus den Vereinigten Staaten, gewährt werden. Den Böden der Kolonien, die man im Zeitalter des Merkantilismus so weit als möglich zurückhielt, soll die Versorgung Englands aufgetragen werden.

Auch für die Industrie brachten die 40er Jahre unter Peel in den Tarifen von 1842 und 1845/46 eine entscheidende Wendung. Sie hatte von der Aufhebung der Getreidezölle den größten Vorteil, weil die Verbilligung der Lebenshaltung der Arbeiter ihre Produktionskosten erniedrigte. Die Arbeiter konnten sich anfangs für die Antikornzollbewegung nicht erwärmen, weil sie meinten, mit Erniedrigung der Lebensmittelpreise würden auch die Löhne heruntergehen: ihre Lage müßte die gleiche bleiben, da ihr Lohn unter dem bestehenden Wirtschaftssystem doch nur gleich dem notdürftigsten Unterhalt sein könnte. Dies „eherne Lohngesetz" hatten Malthus und Ricardo vorgetragen, es fand auch den Beifall der Sozialisten. Nicht weil der Freihandel den Arbeitern eine bessere Lebenshaltung brächte, traten Marx und Engels für ihn ein, sondern weil er das Sichausleben und damit die Krise der kapitalistischen Wirtschaftsorganisation nach

ihrer Meinung beschleunigte. In der Tat kam der Freihandel doch der Lebenshaltung der Arbeiterklasse zugute. Nicht durch niedrigere Löhne hob sich die Industrie, sondern bei steigenden Löhnen, die bei der Verbilligung der Lebensmittel eine um so größere Steigerung bedeuteten. Diese Lohnhöhe bedeutete aber für die Unternehmer keinen Verlust; denn ihr entsprach eine Steigerung der Arbeitsleistung, und es zeigte sich, daß hohe Löhne gerade die billigsten sein können.

Weiter kam der Industrie die Verbilligung ihrer Rohstoffe zugute, gegen die sie willig auf den Schutz ihrer Fabrikate im Inland verzichtete. Durch die Zulassung der Getreideeinfuhr hob sich der Absatz der englischen Produkte im Ausland. England erschien zeitweilig als die Werkstatt der Welt.

Durch Gladstone wurden die Zollherabsetzungen der 10er Jahre weitergeführt in den Tarifen von 1853 und 1860.

Die Hoffnung der englischen Freihändler, das englische Beispiel werde die kontinentalen Staaten zur Nachahmung bringen, erfüllte sich zunächst nicht. Indessen gelang es Cobden, 1860 einen Handelsvertrag mit Frankreich abzuschließen, der gegenüber der englischen Tarifreform, die die Einfuhr französischer Weine und Seidenwaren erleichterte, auch eine Herabsetzung der französischen Zölle für die englische Einfuhr brachte. Wenn nun auch England, im Gegensatz zu Frankreich, seine Einfuhrerleichterungen ohne weiteres allen anderen Ländern zugute kommen ließ, so erreichte es dennoch, dem Vorgang Frankreichs folgend, auch von ihnen Verträge, die den englischen Waren dieselben Vergünstigungen wie den französischen gewährten. Hatte England keine weiteren Zollherabsetzungen zu bieten, so konnte es vertragsmäßig das Ausland vor einer Wiedererhöhung seiner Zollschranken sichern. Außerdem konnte es die handels-

politischen Vergünstigungen, die es erhielt, durch sonstiges Entgegenkommen eintauschen, z. B. durch die Gewährung einer Anleihe auf dem englischen Markte. 1862 kam so ein Vertrag mit Belgien, 1863 mit Italien, 1865 mit Österreich und dem Zollverein zustande.

Unter dem Freihandel entwickelte sich das englische Wirtschaftsleben auf das glänzendste. Die Bevölkerung stieg von 26 707 456 Einwohnern im Jahre 1841 auf 41 458 721 im Jahre 1901. Und diese wachsende Bevölkerung konnte in ihren oberen und unteren Schichten einen wachsenden Bedarf befriedigen. 1 % vom £ Einkommen, also $^1/_{240}$ des Einkommens, ergab 1843 etwa 1 Mill. £, in den 90er Jahren 2 Mill. £. Die 1842 eingeführte Einkommensteuer, die uns diese Daten liefert, trifft nur die oberen Klassen, die 150 £ (1854—1877 100 £, seit 1894 160 £) und mehr Einkommen beziehen. Allein auch den unteren Klassen kam dieser Aufschwung zugute. Aus der Statistik der Löhne und des Konsums hat man für die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Steigerung der Reallöhne in England um das Doppelte berechnet.

Diesen Fortschritt konnte England nur dadurch erreichen, daß es — um mit List zu reden — den einen Arm seiner Produktion, die Industrie, weit stärker ausreckte als den andern, zum Industriestaat wurde. Bedenken gegen diese Entwicklung sind vor allem geäußert worden im Hinblick auf die Lage, in die die Kontinentalsperre Napoleons England versetzt hatte. Würde es England im Kriegsfalle möglich sein, die Versorgung mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen aus dem Ausland, auf die es angewiesen ist, aufrecht zu erhalten? Zu ihrer Sicherung ist England gezwungen, eine Flotte zu halten, die die See beherrscht. Und wie wäre selbst einer feindlichen Übermacht eine Blockierung dieser Insel möglich? Der Vorzug Englands ist es, daß

es bei seiner Nahrungsmittelzufuhr nicht auf ein Land angewiesen ist. Versagt Rußland, so hilft Argentinien. Nur in den Produkten, in deren Lieferung ein Land eine Art Monopol besitzt, ergibt sich eine gewisse Abhängigkeit vom Ausland. England mußte sie empfinden, als der Bürgerkrieg in den Vereinigten Staaten, die Blockade der Südstaaten, die Zufuhr der amerikanischen Baumwolle hemmte. Allein eine Mißernte im eigenen Lande wäre ihm nicht weniger verhängnisvoll geworden.

Gerade auch der auswärtigen Politik Englands kam sein Freihandel zugute. Es ist heute mächtiger als je. Diese Macht ruht im wesentlichen auf der Organisation seiner Finanzen, wie sie Hand in Hand mit der Einführung des Freihandels unter Peel und Gladstone geschaffen wurde. Sie ermöglichte es ihm, die Lasten des Krim- und des Burenkrieges mit einer Leichtigkeit zu ertragen, die anderen Staaten nicht möglich gewesen wäre. Von den $1^1/_2$ Milliarden Mark, die der Burenkrieg kostete, konnten 813600000 Mk. durch eine Erhöhung der Einkommensteuer aufgebracht werden. Sollte England sich in einem schwierigeren Kampfe als nicht mächtig genug erweisen, so wäre nichts verkehrter, als seine Handelspolitik deswegen anzuklagen. Auf seine Kriegsverfassung, auf den Mangel einer allgemeinen Wehrpflicht, müßte man alsdann verweisen.

Freilich konnte England nicht verhindern, daß neben ihm industrielle Konkurrenten aufkamen, die nicht nur seine auswärtigen Absatzgebiete bedrohten, sondern sogar nach England selbst eindrangen. Es zeigte sich, daß die kapitalistische Wirtschaft sich mit Vorzügen der Naturschätze und der Arbeit anderer Länder verband, an deren Überlegenheit man früher nicht gedacht hatte. Namentlich der Wettbewerb Deutschlands, mehr noch der Vereinigten Staaten machte sich fühlbar. Beide hatten Schutzzoll. Kein Wunder, daß in Eng-

land Stimmen laut wurden, die in dem Schutzzoll dieser Länder ein Mittel ihrer Stärke sahen und, wenigstens um der Förderung des ausländischen Wettbewerbes durch das Zollsystem entgegenzutreten, ähnliche Maßregeln verlangten. An Stelle des Free-trade, des jedem ohne Unterschied gewährten Freihandels, sollte Fair-trade, Behandlung nach Gegenseitigkeit, treten, namentlich den Ausfuhrprämien der ausführenden Staaten entsprechende Zölle entgegengesetzt werden.

Indessen beruhte die Überlegenheit des auswärtigen Wettbewerbs weniger auf den Schutzzöllen als auf einem auch ohne diese vorhandenen Vorsprung. Seiner Lage zu sicher, hatte das englische Unternehmertum nicht überall gewußt, kommerziell und technisch auf der Höhe zu bleiben. In wissenschaftlicher Durchdringung der Probleme und Ausnutzung auch der kleinen Vorteile der Anpassung war ihm vielfach der Deutsche, in kühn ins Große gehender Organisation der Amerikaner überlegen. Und die angeblichen Nachteile des auswärtigen Schutzzollsystems für England, vor allem der Schleuderexport, kamen sie nicht auch England zugute? Der billige Stahl, den Amerika und Deutschland nach England sandten, erleichterte die Konkurrenzfähigkeit seiner Weiterverarbeiter, z. B. der Weißblechfabrikanten, und die durch keine Preiserhöhung infolge von Zöllen geminderte Kaufkraft der Nation bot dem Produzenten trotz des auswärtigen Wettbewerbs in dem an Aufnahmefähigkeit zunehmenden innern Markte ein lohnendes Absatzfeld.

Drei Richtungen stehen sich zurzeit in England gegenüber: Die Liberalen wollen an den erprobten Grundsätzen des Freihandels festhalten. Der konservative Premierminister Balfour sieht den Mangel des bestehenden Systems darin, daß es England gegenüber den Schutzzöllen der fremden Staaten und der Kolonien wehrlos mache. Er

will für die englische Industrie Zölle, eine finanzielle Belastung der auswärtigen Konkurrenz. Aber diese Zölle sollen nur dazu dienen, dem Freihandel den Weg zu bahnen, den auch Balfour im Prinzip nicht verwirft. Sie sollen fallen, wenn die auswärtigen Staaten und vor allem die Kolonien der englischen Einfuhr ihrerseits freie Bahn lassen. Dagegen wirbt Chamberlain für eine Tarifreform, die entgegen dem bisherigen Freihandel — England mit seinen Kolonien enger verbinden und gegen das Ausland abschließen soll. Dieses Ziel soll erreicht werden durch Differentialzölle, dadurch, daß die Kolonien den englischen Fabrikaten differentielle Begünstigung gewähren und England die Nahrungsmittel und Rohstoffe der Kolonien billiger als die des Auslandes einläßt. Da der in England bestehende Freihandel keine Zölle auf Nahrungsmittel und Rohstoffe aufzuweisen hat, setzt die Durchführung dieses Systems die Wiedereinführung von Getreidezöllen und dergl. in England voraus, die aber bei entsprechendem Entgegenkommen der Kolonien nur dem Ausland gegenüber Anwendung fänden.

Die Kornzölle sucht Chamberlain dem englischen Arbeiter dadurch schmackhaft zu machen, daß er ihm dafür eine Herabsetzung der Finanzzölle auf Tee und dergl. verspricht. Allein es wird doch auch hervorgehoben, die Tarifreform solle dem Staat steigende Mittel zur Verfügung stellen, wie er sie für seine Weltmachtspolitik brauche. Man arbeitet dabei mit dem Argument, das Ausland müsse die Zölle tragen: so wie der englische Export jetzt die finanziellen Lasten der auswärtigen Schutzzollstaaten mittragen helfe, müsse auch das Ausland zum Tragen der Lasten des englischen Reiches herangezogen werden.

Es steht dahin, welche von diesen Richtungen das Feld behaupten wird. Einen Erfolg hat die Balfoursche Retorsionspolitik bereits aufzuweisen. Der Drohung Englands

mit entsprechenden Zöllen gelang es 1902, die Zucker ausführenden Staaten zur Beseitigung ihrer Prämien, in denen sie sich gegenseitig überboten hatten, zu bewegen. Hier liegt in der Tat ein Sieg des freihändlerischen Prinzips vor, der den die Prämien bisher zahlenden Ländern so gut wie den unter dieser Konkurrenz leidenden englischen Zuckerkolonien zugute kommt. Den wirtschaftlicheren Berechnungen der Freihändler gegenüber zählt Chamberlain auf den nationalen Chauvinismus, wie er sich bei dem Jubiläum der Königin Viktoria und während des Burenkrieges zeigte. In dem Verhältnis zu den Kolonien aber liegt der springende Punkt der englischen Handelspolitik.

Die Navigationsakte hatte einen der wichtigsten Pfeiler des britischen Merkantilismus gebildet. Als die Mißernte 1846/47 eine besonders starke Getreideeinfuhr, die die englischen Schiffe nur schwer bewältigten, nötig machte, schien auch ihre Unzweckmäßigkeit erwiesen. 1849 wurde sie aufgehoben, 1854 auch die Küstenschiffahrt der fremden Flagge freigegeben. Dem englischen Schiffbau kam es zustatten, daß das Aufkommen des Eisenbaus ihn von den Schwierigkeiten der Materialbeschaffung befreite, unter der er bei hölzernen Schiffen gelitten hatte. Die englische Rhederei behauptet noch heute mit 11 193 582 Bruttotonnen und 8553 Dampfern (1903) die erste Stelle, während ihr Deutschland mit 2 794 311 Tonnen und 1425 Dampfern an zweiter folgt. Doch mußte es für die Engländer besonders schmerzhaft sein, den Preis der schnellsten Ozeanfahrt an Deutschland abzugeben, ja einen Teil ihrer Flotte in dem amerikanischen Morgantrust 1902 aufgehen zu sehen. Die starken Subventionen, die die Regierung der der englischen Flagge treugebliebenen Cunard-Linie daraufhin 1903 gewährte (jährliche Subvention von 150 000 £ und Vorschuß von 2 600 000 £ zum Bau von zwei großen Dampfern,

stellen ein Zurückgehen von den Grundsätzen des Freihandels dar, um der englischen Handelsflotte ihre für England so besonders wichtige Stellung zu erhalten.

Wir sahen, wie unter Huskisson den Kolonien gegenüber ein Differentialzollsystem eingerichtet wurde, ähnlich dem, wie es heute Chamberlain erstrebt. Die Freihandelsära führte zur Aufgabe dieses Systems. 1860 fielen die letzten Vergünstigungen, die koloniale Waren bisher vor auswärtigen auf dem englischen Markte genossen hatten; ja in den Handelsverträgen mit Belgien und dem Zollverein wurde diesen Ausländern ausdrücklich die gleiche Behandlung in den Kolonien zugesagt, wie sie die Engländer genossen.

So leicht aber wie ihre Abschaffung ist heute die Wiedereinführung der Differentialzölle nicht mehr. England kann sie nicht mehr allein verfügen, es ist auf die Zustimmung der Kolonien angewiesen. Denn man ging so weit, den Kolonien mit überwiegend weißer Bevölkerung, die imstande waren, ihre Ausgaben selbst zu bestreiten, nicht nur Selbstverwaltung, sondern auch selbständige Regelung ihrer Handelspolitik einzuräumen: Kanada hatte 1791 eine konstitutionelle Verfassung erhalten, die aber die Exekutive in der Hand des dem Parlament nicht verantwortlichen Gouverneurs und Ministerrates ließ. Nach einem Aufstande 1837 wurde 1839, um den Abfall zu den Vereinigten Staaten zu verhindern, eine dem Parlament verantwortliche Regierung (Ministerrat) bewilligt. 1849 überließ man den Kanadiern auch die Gesetzgebung und Verwaltung des Handels. 1867 wurden Ober- und Unterkanada (Ontario und Quebec) mit Neu Schottland und Neu Braunschweig zu einem Bundesstaat vereinigt, dem sich die übrigen Länder des britischen Nordamerika mit Ausnahme von Neu-Fundland anschlossen. Ähnlich wurden die australischen Kolonien mit Ausnahme von Neu Seeland 1900 zum Common-

wealth of Australia vereinigt. 1872 hatte auch das Kap eine selbständige Regierung bekommen. Indiens Handelspolitik dagegen wird durch seinen Vizekönig bestimmt.

Die selbständigen Kolonien erhoben Finanzzölle auf die Einfuhr, die aber, da diese Zölle vor allem europäische Fabrikate trafen, zu Schutzzöllen für eine in den Kolonien neu aufkommende Industrie wurden, die keine Konkurrenz mehr zu fürchten hatte als eben die englische. Der Gegensatz Indiens zu den selbständigen Kolonien zeigt sich darin, daß Indien allein von solchen Schutzzöllen absieht, seit 1882 den englischen Baumwollwaren freie Einfuhr gestattet.

Daran, daß die selbständigen Kolonien ihre Schutzzölle wieder aufgeben, ist nicht zu denken. Es kann sich nur darum handeln, daß sie der englischen Industrie einen Vorzug dadurch gewähren, daß sie die Fabrikate anderer Länder noch stärker belasten. So haben in der Tat Kanada 1897 und Neu-Seeland 1903 England in ihren Tarifen eine Begünstigung vor andern Staaten zugestanden. Die Vorbedingung der Durchführung dieser Maßregeln war die Kündigung der Handelsverträge Englands mit Belgien und Deutschland.

England sieht die Ausdehnung seines Exports überall durch Schutzzölle gehemmt. Leichter als die Barrieren des Auslandes scheinen ihm die von seinen eigenen Kolonien errichteten beseitigt werden zu können. Übersehen wir nicht, daß auch in den Kolonien der schutzzöllnerischen Bewegung eine starke freihändlerische gegenübersteht. Sie kam in Kanada 1896 durch die Liberalen unter Führung Lauriers zum Siege, sie wird in Australien von Neu-Südwales gegenüber Viktoria vertreten. Die Kolonien sind an dem Absatz ihrer Produkte auf dem englischen Markte aufs höchste interessiert. Sie sind auf das Mutterland angewiesen, um mit seiner Finanzkraft ihr Neuland mit dem nötigen Kapital

zu sättigen und um mit seiner Flotte gegen auswärtige Nebenbuhler verteidigt zu werden. Bequemer, als in direkten Beiträgen zu den Kosten des Reiches beizusteuern, erscheint es, dem Mutterlande dafür handelspolitische Konzessionen zu machen.

Chamberlain geht weiter, er will einen Reichszollverein mit Freihandel unter den Gliedern des Reiches und Abschluß gegen das Ausland. Er verspricht sich davon eine Stärkung der politischen Macht des Reiches. So sehr nun auch bei aneinander grenzenden Staaten die handelspolitische Einheit die politische begünstigen kann, so ergeben sich doch aus der Zusammenfassung namentlich so verschiedenartiger Interessen, wie sie zwischen England und seinen überseeischen Kolonien bestehen, auch Schwierigkeiten, die gerade der Macht des Reiches gefährlich werden können. So wichtig auch der Handel Englands mit seinen Kolonien ist, er beträgt nur wenig über ein Viertel seines Gesamthandels, von der englischen Ausfuhr geht etwa der dritte Teil nach den Kolonien. Weit bedeutender also für das englische Wirtschaftsleben, auch für die englische Ausfuhr bleibt der Verkehr mit dem nichtbritischen Ausland. Es besteht die Gefahr, daß eine Begünstigung der Kolonien dem für England wichtigeren Handel mit dem Ausland schadet, während doch auch die Kolonien nur einen Vorzug auf dem englischen Markt, nicht eine Verkürzung ihres Absatzes auf fremden Märkten, wie sie z. B. für die australische Wolle in Frage käme, wünschen. Die Kosten hätten schließlich die englischen Konsumenten und damit doch auch wieder die englischen Produktivkräfte zu tragen.

Man mag die Aussichten eines englischen Reichszollvereins beurteilen, wie man will; die Entscheidung über die englische Tarifreform ist von der größten Wichtigkeit für die gesamte Lage. Wird auch England, das in dem die Mitte

des 19. Jahrhunderts erfüllenden Zeitalter des Freihandels am kräftigsten für seine Ideen eintrat und ihnen treu blieb, als die andern Staaten sich von ihnen abwandten, von der den Abschluß der Staaten gegeneinander begünstigenden Schutzzollbewegung ergriffen werden? Nur so viel darf man hervorheben, daß auch ohne den Reichszollverein, ja vielleicht besser ohne ihn das britische Weltreich durch starke kulturelle und politische Bande mit seinen einzelnen Gliedern verknüpft bleiben kann.

Zweites Kapitel.

Die Handelspolitik stabiler Wirtschaft alter Kultur, Frankreich.

Der Kampf zwischen England und Frankreich erfüllt die abendländische Geschichte. Wir sahen, wie dieser Kampf auch auf handelspolitischem Gebiete geführt und in der Kontinentalsperre Napoleons I., dem Verbot alles Handels mit England, auf die Spitze getrieben wurde. Aber auch die freihändlerischen Bestrebungen Englands waren in erster Linie auf Frankreich angewiesen. Den Anregungen Ad. Smiths kamen 1786 auf französischer Seite die für den Absatz der kapitalistischen Landwirtschaft Freihandel fordernden Physiokraten, bei denen er selbst ja in die Lehre gegangen war, entgegen. Auf die am Export interessierte Landwirtschaft, auf Zuckerrübenbauer im Norden und Weinbauer im Süden, stützte sich auch Napoleon III., als er 1860 mit dem Cobdenvertrag dem englischen Freihandel sich anschloß.

Allein Frankreich war nicht nur im Kampfe um die Seeherrschaft England unterlegen, auch im wirtschaftlichen Wettbewerb mußte es hinter dem kühneren und zäheren Nebenbuhler zurückstehen. England ging voran in Erfin

dungen, die in der kapitalistischen Wirtschaftsorganisation ihre Verwertung fanden, und wenn auch Frankreich seine Eisenbahnen und Fabriken bekam, so gestattete ihm doch seine teurere Kohle nicht, es in der Massenproduktion mit England aufzunehmen. Nur in Luxusartikeln, vor allem in der Seidenindustrie, blieb Frankreich überlegen, und erst unsere Zeit sah auch den englischen Geschmack den französischen verdrängen.

Kein Wunder, wenn in dem durch zwei unglückliche Kriege geschwächten Frankreich das Bewußtsein, in freiem Wettbewerb es mit jedem Konkurrenten aufnehmen zu können, weit schwieriger Wurzel faßte als in England. Länger als dort hielt man daher hier an den Handelsbeschränkungen fest, die man zum Schutze der heimischen Produktivkräfte nicht glaubte entbehren zu können, und die französische Industrie blieb auch unter Napoleon III. schutzzöllnerisch gesinnt.

Colberts Zölle waren Erziehungszölle, die der Industrie dienen sollten. Dagegen hatte es das Zollsystem der Restauration 1816 auf die Erhaltung der bestehenden Erwerbszweige gegenüber der auswärtigen Konkurrenz abgesehen, sein Schutz sollte womöglich allen, der Landwirtschaft so gut wie dem Gewerbe, zugute kommen, man bezeichnet es als das der „Solidarität der protektionistischen Interessen". Das fiskalische Interesse verband sich mit dem der Unternehmer. Wir sahen, wie schwer es ist, sie gleichmäßig zu berücksichtigen. Unter den Bourbonen stand zunächst das Interesse der Grundbesitzer im Vordergrund, die Julimonarchie Louis Philipps seit 1830 stützte sich auf die Großindustrie (Ermäßigung der Getreidezölle).

Erst unter Napoleon III. gelangte in Frankreich die freihändlerische Richtung zum Siege. Er hob Verbote auf und ermäßigte vor allem die landwirtschaftlichen Zölle. Das Beispiel Englands und die Rücksicht auf die Masse, die Kon-

sumenten, mochten ihn bestimmen. Indessen ging Napoleon in der Durchführung des Freihandels nicht so weit wie England. Die Schutzzölle wurden ermäßigt, nicht aufgehoben. Der Vertrag von 1860 setzte nur ein Maximum der französischen Zölle von 30 % des Wertes fest, unter dem freilich die meisten Sätze blieben, und die England gewährten Vergünstigungen kamen andern Staaten nicht ohne weiteres zugute. Napoleon bewilligte weitergehende Herabsetzungen nur den Staaten, die in einem Handelsvertrage ihrerseits den französischen Waren entsprechend entgegen kamen. Durch diese Handelsverträge war der französische Export vor dem englischen begünstigt, bis England sich entschloß, dem Beispiel Frankreichs folgend, auch Handelsverträge abzuschließen. Frankreich trug durch diese Verträge zur Ermäßigung der Zollschranken des Kontinents bei. Weil diese Verträge regelmäßig die Meistbegünstigungsklausel enthielten, bildeten sie ein Netz, das nur mäßige Schutzzölle in dem gegenseitigen Verkehr der westeuropäischen Länder mehr zuließ.

Indessen vermochten sich die freihändlerischen Tendenzen in der dritten Republik nicht zu behaupten. Den ausschlaggebenden besitzenden Klassen in Frankreich konnte eine ausreichende direkte Steuer, eine wirksame Einkommensteuer, nicht abgerungen werden. Die Finanzen waren daher auf die indirekten Abgaben, unter denen die Zölle eine so große Rolle spielen, in erster Linie angewiesen. 1881 gelang es noch, die Interessen von Landwirtschaft und Industrie auseinanderzuhalten, einen Tarif mit gemäßigten Sätzen durchzubringen, der vielen Verträgen zur Grundlage diente, die landwirtschaftlichen Zölle aber nicht band. Dann aber erfolgte der Umschwung dadurch, daß die Landwirte in das Lager der schutzzöllnerischen Industrie übergingen. Nicht nur der Weizenbau wurde durch die transozeanische Kon

kurrenz geschädigt, auch Rübenbau und Schnapsbrennerei hatten unter der Überproduktion und der Konkurrenz des Auslandes, vor allem Deutschlands, zu leiden. Dazu kam jetzt, daß die südfranzösischen Winzer — durch die Verheerungen der Reblaus produktionsunfähig — ihr Interesse am Export verloren, ja mit ihren Neupflanzungen gegenüber der während des Ausfalls ihrer Weinberge aufgekommenen auswärtigen, italienischen und spanischen Konkurrenz nur durch Schutzzölle auf dem heimischen Markte widerstandsfähig zu sein glaubten.

In den 80er Jahren wurden höhere landwirtschaftliche Zölle eingeführt, 1892 ein durch Méline vorbereiteter Tarif mit stark schutzzöllnerischen Sätzen angenommen.

Man unterscheidet den *Generaltarif*, dessen Sätze all den Ländern gegenüber gelten, mit denen keine weiteren Verabredungen getroffen sind, und den *Konventionaltarif*, dessen niedrige Sätze sich für den Verkehr mit den Ländern ergeben, mit denen Tarifverträge abgeschlossen sind, oder die — als meistbegünstigte — Anteil an solchen, anderen Ländern gewährten Ermäßigungen haben. Die Ermäßigungen des Konventionaltarifs ergeben sich aus den einzelnen Verträgen, so beträgt der deutsche Generaltarif für Weizen seit 1887 5 Mk. pro 100 kg; durch die Handelsverträge der 90er Jahre wurde dieser Satz auf 3,50 Mk. ermäßigt. Das französische Gesetz von 1892 zeigt die Besonderheit, daß es nicht, wie andere Generaltarife, nur eine Reihe von Zollsätzen enthält, sondern deren zwei, für jede Ware zwei Sätze, einen *Maximaltarif* und einen *Minimaltarif*. Der Maximaltarif soll Ländern gegenüber angewandt werden, die Frankreich nicht weiter entgegenkommen, der Minimaltarif die Grenze anzeigen, bis zu der Frankreich solchen Ländern, die ihre Zollschranken französischen Waren gegenüber entsprechend ermäßigen, entgegenkommen kann. Während

sonst das Maß der Zollherabsetzungen des Generaltarifs aus den einzelnen Verhandlungen über die Verträge sich ergibt, ist es bei dem Minimaltarif von vornherein gesetzlich festgelegt. Unter die Grenze des Minimaltarifs soll bei keinem Handelsvertrage in den Konzessionen gegangen werden. Es ist klar, daß diese Maßregel jeder Erniedrigung der Zollschranken entgegenwirken, schutzzöllnerisch unter allen Umständen wirken soll. Der Minimaltarif bindet die Unterhändler bei den Verhandlungen über Handelsverträge, er verstärkt die Sonderinteressen, die im Parlament, bei der Gesetzgebung, das große Wort führen, gegenüber der Exekutive, der Regierung. Ein hoher Minimaltarif macht einen Handelsvertrag unmöglich. Ist ein Land für seinen Export auf einen solchen angewiesen, so kann es ihn nur erreichen, wenn es sich entschließt, unter die Sätze des Minimaltarifs herunterzugehen, so daß dann neben Maximal- und Minimaltarif noch der niedrigere Konventionaltarif tritt.

Durch seinen Schutzzoll schädigte Frankreich seinen Handelsverkehr mit den für seinen Export wichtigsten Nachbarstaaten, den Napoleon III. so eifrig gepflegt hatte, auf das empfindlichste. Mit Italien stand es 1888—1898, mit der Schweiz 1892—95 im Zollkriege.

Zweierlei muß bei Beurteilung der französischen Handelspolitik berücksichtigt werden: Erstens, die Bevölkerung Frankreichs, die schon 1821 30½ Millionen betragen hatte, ist von 1872 bis 1896 nur von 36 102 921 auf 38 269 011 Einwohner gestiegen, also fast stabil geblieben. Deutschland, das noch 1820 mit 26 291 606 Einwohnern eine geringere Bevölkerung als Frankreich aufwies, hatte dieses 1860 mit 37 745 187 Einwohnern bereits überflügelt und 1900 mit 56 367 178 Einwohnern weit hinter sich gelassen. Sodann: Dieser stabilen Bevölkerung hat Frankreich in dem 1830 eroberten, 1884 handelspolitisch ganz mit ihm vereinigten

Algier ein erweitertes Gebiet für die Versorgung mit Nahrungsmitteln zu verschaffen gewußt. Eine abgeschlossene Wirtschaft, eine Autarkie, erscheint daher nirgends so leicht möglich wie in Frankreich. In Nordafrika hat Frankreich sich ein Kolonialreich geschaffen, das bis zum Kongo reicht, also auch große tropische Distrikte umfaßt und leicht mit dem Mutterlande in guter Verbindung gehalten werden kann.

Trotzdem würde Frankreich die durch seine Schutzzollpolitik hervorgerufene Erschwerung des Verkehrs mit seinen lateinischen Nachbarnationen noch unangenehmer empfunden haben, wenn nicht England, der Hauptabnehmer seiner Exporte, der 1901 mit 1,264 Milliarden Francs (denen 596 Millionen Francs Export nach Belgien, 461,3 Mill. nach Deutschland gegenüberstanden) 30% der französischen Ausfuhr aufnahm, seinen Markt Frankreich auch gegen bloße Gewährung der französischen Minimalzölle offen gehalten hätte.

Den hohen Agrarzöllen Frankreichs ist es möglich gewesen, die Preisgestaltung der Agrarprodukte von der Bewegung der Weltmarktpreise einigermaßen unabhängig zu halten: um so mehr aber wurden sie den Einflüssen der Natur, den Ernteschwankungen im Inland unterworfen. Die Einfuhr von Nahrungsmitteln ging um eine halbe Milliarde Francs im Jahresdurchschnitt zurück. Dadurch, daß die Ernährung Frankreichs im wesentlichen auf den heimischen Weizenbau angewiesen wurde, erhielt sich dieser in einer Ausdehnung, die dem einzelnen Landwirt trotz wiederholt erhöhter Zölle keine lohnenden Preise brachte: in der Viehzucht aber blieb Frankreich mit einem verhältnismäßig niedrigen Viehstande ziemlich stabil, die Ausfuhr von Butter ging von 39 Mill. kg 1890 auf 19,6 Mill. kg 1901 zurück.

Gerade die 90er Jahre bezeichneten für viele Konkurrenten Frankreichs, besonders für Deutschland, einen

großen Aufschwung von Industrie und Handel, der in erster Linie auf der Ausdehnung der maschinellen Massenproduktion beruhte. Frankreich nahm an diesem Aufschwung keinen entsprechenden Anteil. Nicht als ob seine Handelspolitik allein dies Zurückbleiben hinter den anderen fortschreitenden Nationen verschuldet hätte; aber wie sie entstanden war aus dem Gedanken, es komme für Frankreich nur auf die Erhaltung seines Besitzstandes an, so hat sie wesentlich dazu beigetragen, diese Stabilität der Wirtschaft zu befestigen.

Drittes Kapitel.

Die Handelspolitik der kontinentalen Kolonialmächte, die Vereinigten Staaten und Rußland.

England und Frankreich sind Länder mit alter, ausgebildeter Wirtschaft, die in sehr verschiedener Weise zu den Fragen der fortschreitenden und sich ausbreitenden Kultur Stellung genommen haben. Frankreich suchte durch möglichste wirtschaftliche Isolierung seine Eigenart zu erhalten, England durch Anschluß an die Weltwirtschaft seine Bedeutung zu steigern. Im Unterschied zu diesen beiden Ländern wird die Wirtschaft der Vereinigten Staaten und Rußlands dadurch charakterisiert, daß ihnen anbaufähiges Land im Überfluß zur Verfügung steht, so daß sie nicht nur den eigenen Bedarf, sondern auch den anderer, vor allem der alten Kulturländer, mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen versorgen können, während sie im Bezug von Fabrikaten zunächst auf das Ausland angewiesen blieben, eine selbständige Industrie erst heranbilden mußten.

Die Handelspolitik der Vereinigten Staaten wird durch den Gegensatz zwischen dem demokratischen Süden und dem republikanischen Norden bestimmt. Die Südstaaten, wie Virginia, Carolina, waren an dem Export ihrer Pflanzungs-

produkte, vor allem der Baumwolle, dem Rohstoff der wichtigsten englischen Industrie, interessiert und darum freihändlerisch, während die mittleren Staaten, dann auch der Norden, die Neu Englandstaaten, eine Industrie zu schaffen bemüht waren, die es in ihren Anfängen gerade gegenüber der englischen Konkurrenz zu schützen galt.

Hamiltons Programm eines erzieherischen Schutzzolls namentlich gegenüber der Einfuhr fremder Fabrikate lag dem Tarif von 1792 zugrunde. Von vornherein bildeten die Zölle aber auch die wichtigste Finanzquelle der Bundesregierung. 1812—14 lagen die Vereinigten Staaten im Kriege mit England. Wie in England und Frankreich, wurden in den nächsten Jahren höhere Zollmauern errichtet, um den Interessenten den Schutz zu ersetzen, den ihnen gegen ihre auswärtigen Konkurrenten die Unterbrechung des Verkehrs während des Krieges gewährt hatte. Freilich kamen 1832 die Freihändler ans Ruder, aber die Macht der Südstaaten reichte nur aus, eine übermäßige Erhöhung der Zölle zu verhindern; die Schutzzölle blieben bestehen, ja der Morrilltarif von 1860 setzte hohe Sätze namentlich für Eisen- und Wollwaren fest.

In dem Bürgerkriege 1861—65 wurden die sklavenhaltenden Südstaaten niedergeworfen. Während des Krieges hatte der Norden in einer Erhöhung der Zölle, die bis zu 47 % des durchschnittlichen Wertes ging, seine Haupteinnahmequelle gefunden. Allein diese finanzielle Maßregel wurde beibehalten, auch nachdem ihr Anlaß, die Erhöhung der Ausgaben durch den Krieg, weggefallen war. So, wie mächtige Interessentengruppen in der — auch durch die Kriegsnot gebotenen — übermäßigen Ausgabe von Papiergeld ihren Vorteil gesehen hatten und sich seiner Einziehung, obgleich nur durch sie die Währung gesichert werden konnte, widersetzten, wurden die Finanzzölle als Schutzzölle in den

70er Jahren beibehalten. Aber während die Währungsfrage durch den Sieg der Republikaner nach langen Kämpfen zu gunsten des soliden Geldes entschieden wurde, führten dieselben Republikaner in dem Mac Kinley-Tarif von 1890 ein System hohen Schutzzolls ein, das 1894 durch den Wilson-Tarif unter der Herrschaft der Demokraten nur eine geringe Abschwächung erhielt, 1897 durch den Dingley-Tarif aber eine erneute Verschärfung erfuhr.

Als erzieherischen Schutzzoll wird man die Tarife der 90er Jahre kaum noch bezeichnen können. Amerika hat im 19. Jahrhundert eine Industrie entwickelt, die die Konkurrenz der europäischen nicht mehr zu fürchten braucht, ja dieser selbst gefährlich wird. Der Mangel an Arbeitskräften, unter dem man zunächst zu leiden hatte, führte zu einer Benutzung der Maschinenkraft, von der man sich in dem händereichen Europa schwerlich ein Bild machen kann. Durch diese Maschinenarbeit erlangte die amerikanische Produktion in der Herstellung gleichmäßiger Massenartikel ein Übergewicht, das sie bei dem gleichmäßigen Bedarf des großen, beständig wachsenden inneren Marktes voll ausnutzen konnte. In der Einfuhr spielen Artikel spezialisierten Bedarfs, bei deren Herstellung die Handfertigkeit mehr in Frage kommt, eine große Rolle. Mögen frühere Zölle durch die Konkurrenz der Unternehmer auch den Konsumenten zugute gekommen sein, die Zölle der 90er Jahre suchen die Organisationen der Unternehmer, die Trusts, ganz in ihrem Interesse zu verwenden. Die Preise im Inland werden um den Zollbetrag in die Höhe geschraubt, ohne daß den unteren Klassen in steigenden Löhnen ein Ersatz für diese Preissteigerung geboten würde. Die hohen Preise auf dem ihr unterworfenen Markte gestatten der amerikanischen Industrie, mit ruinösen Preisen auf auswärtigen Märkten erobernd aufzutreten. Indessen darf bezweifelt werden, ob

dieses System imstande ist, dauernd den amerikanischen Interessen zu dienen. Es kommt einer Minderheit von Unternehmern zugute, die aber durch ihr Zusammenhalten und ihre Finanzkraft die zersplitterten widerstrebenden Interessen beherrscht. Die Zusammenfassung ganzer Produktionszweige in den mächtigen Finanzgruppen der Trusts, für die in Amerika die Voraussetzungen so günstig liegen, bietet doch für diese selbst ihre Schattenseiten. Die Trusts können nicht so, wie viele kleinere Unternehmer, der Mannigfaltigkeit und dem Schwanken des Bedarfs entgegenkommen. Sachverständige versichern, die amerikanische Maschinenindustrie habe eben wegen der Trusts im verflossenen Jahrzehnt keine entsprechenden Fortschritte gemacht, und die finanziellen Resultate so mancher großen Trusts, des Stahltrusts, des Schiffbautrusts, des Morganschen Schiffahrtstrusts, haben den Erwartungen durchaus nicht entsprochen. Es zeigte sich, daß es mehr auf die bei ihrer Gründung zu erzielenden Gewinne als auf die dauernde Leistungsfähigkeit der betreffenden Erwerbszweige abgesehen war.

Die Vereinigten Staaten haben den Vorzug eines großen und doch durch das Meer geschützten Wirtschaftsgebietes, dessen Verteidigung ihnen keine großen Kosten auflegt. Allein sie fühlen sich stark genug, expansiv in der Weise des Mutterlandes vorzugehen, und England hat keinen mächtigeren Nebenbuhler als sie. Amerika betrachten sie als die ihnen gebührende Einflußsphäre. Amerikanische Ansiedler rücken nordwärts in das kanadische Weizenland, Manitoba, und die Vereinigten Staaten hoffen, daß die Kanadier einst mit ihnen sich vereinen. In den französischen Kanadiern, die als Bürger der Vereinigten Staaten ihre Nationalität nicht behaupten zu können meinen, finden sie ihre hauptsächlichsten Widersacher. Mexiko ist durch amerikanisches Kapital erschlossen und dem Bahnnetz der Ver-

einigten Staaten angegliedert. Wie sie den Spaniern Kuba und Portoriko 1898 genommen haben, so haben sie die Engländer aus der Mitherrschaft über den Panamakanal verdrängt. Südamerika möchten sie am liebsten dem europäischen Handel verschließen, während sie im Osten, in Europa, freie Märkte für ihren Schleuderexport erstreben; im Westen, in Ostasien, haben sie sich auf den Philippinen festgesetzt, treten aber im übrigen für die offene Tür in China ein. Erfolgreich konkurrieren sie dort mit ihren billigen Baumwollgeweben und mit Eisenwaren mit England.

Die großartige Entfaltung des Wirtschaftslebens gestattet den Vereinigten Staaten auch eine politische Machtstellung, die sich zwar nicht auf ihre Kriegsverfassung, wohl aber auf ihre Finanzkraft stützen kann. Mit Hilfe des europäischen, insonderheit des englischen Kapitals hat sich die amerikanische Wirtschaft entwickelt: indessen gelang es beim Erstarken der eigenen Kraft, einen großen Teil dieser Schuld abzutragen. Bei günstigen Ernten, günstiger Handelsbilanz muß Europa einen Teil seiner Schuld den Vereinigten Staaten in Wertpapieren begleichen, ja die Vereinigten Staaten konnten selbst schon als Geldgeber auftreten. Allein so sehr der Burenkrieg die Kapitalkraft Englands, die Unsicherheit seiner Wirtschaftspolitik die Deutschlands geschädigt hat, so haben doch auch wieder Effektensendungen nach Europa stattgefunden, und von einer finanziellen Überlegenheit Amerikas kann vorläufig nicht die Rede sein.

Nicht den Zöllen verdankt Amerika seine Stellung, sondern seinen Bodenschätzen und der Energie seiner wirtschaftlichen Arbeit. An Wagemut ist der amerikanische Unternehmer jedem überlegen. Je kräftiger die Industrie sich entwickelt, um so lebhafter wird auch sie an einem lohnenden Export und damit am Freihandel interessiert. Dem freihändlerischen Vertragsnetze, das die westeuropäischen Staaten

in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts umspannte, blieben die Vereinigten Staaten fern, dagegen suchten sie in Südamerika durch Reziprozitätsverträge — bei denen sie vor allem dem Kaffee Brasiliens und dem Zucker Zollermäßigungen gewährten — für ihren Export Vergünstigungen zu erreichen. Trotzdem machte der Handel der Vereinigten Staaten mit Südamerika einen ständig abnehmenden Prozentsatz ihres Gesamthandels aus, 1868 20%, 1888 10%, 1898 7%. Durch den Erwerb Kubas, Hawais, der Philippinen haben die Vereinigten Staaten sich die wichtigsten Zuckerländer angegliedert; der früher sehr beträchtliche Zuckerimport aus Deutschland ist sehr zurückgegangen: Kaffee und Tee fahren jedoch fort, die Handelsbilanz der Vereinigten Staaten zu belasten.

Militärischer Eroberung, die den Vereinigten Staaten in Nord- und Mittelamerika so leicht gefallen ist, würde sich in Südamerika und in Asien stärkerer Widerstand entgegensetzen. Ihre Expansivkraft beruht auf ihrer wirtschaftlichen Überlegenheit, die in der bei ihnen herrschenden Freiheit der Persönlichkeit ihren Hauptgrund hat. Von der Erhaltung dieser Grundlage hängt die Zukunft der Vereinigten Staaten ab. Als Abwehr gegen eine industrielle Herrschaft der Alten Welt waren die Zölle populär, als Machtmittel einer plutokratischen Minderheit begegnen sie wachsender Mißstimmung, der Mac Kinley selbst in seinen letzten Tagen Ausdruck gegeben hat.

Ähnlich, aber nicht so günstig wie die Lage der Vereinigten Staaten, ist die Rußlands. Was für die Vereinigten Staaten der wilde Westen, ist für die Russen Sibirien: allein, während jene die Küsten des Atlantischen Ozeans, des Mittelamerikanischen Meeres, des Stillen Ozeans beherrschen, fällt es den Russen schwer, einen genügenden Zugang zur Nordsee, zum Mittelmeer, zum Persischen Golf,

zum Stillen Ozean zu gewinnen. Über ganze Kontinente breiten beide Reiche sich aus, doch bleibt Rußland der kontinentalere Staat, der schon zu Lande mit kräftigeren Widerständen rechnen muß, dem eine maritime Expansion große Schwierigkeiten macht.

Wie in den Vereinigten Staaten, hat in Rußland die Finanzpolitik die Handelspolitik bedingt. Die Zollerhöhungen, die 1878 und 1880 wegen der Kosten des türkischen Krieges notwendig wurden, führten in den 80er Jahren zu einer bewußten Abkehr von der liberaleren Handelspolitik der 50er und 60er Jahre, zu Hochschutzzöllen, die prohibitiver waren, als die der Vereinigten Staaten, und in dem Tarif von 1891 ihren Höhepunkt erreichten. Wie die Vereinigten Staaten, so hat auch Rußland seine durch den Krieg zerrüttete Währung zu Ende des Jahrhunderts auf die sichere Basis des Goldes gestellt, an dem Schutzzoll aber festgehalten.

Die Zölle sollten zunächst eine leistungsfähige Industrie im Lande erziehen. Wie die der Vereinigten Staaten sich vor allem gegen die Konkurrenz Englands wandten, so die Rußlands in erster Linie gegen Deutschland. Einst waren Posener Tuche bis nach Ostasien verbreitet; die prohibitiven Zölle der 20er und 30er Jahre bewirkten, daß durch deutsche Unternehmer und mit deutschem Kapital im russischen Polen eine Industrie angesiedelt wurde.

Die Begünstigungen der 80er Jahre sollten die innere russische Industrie fördern; die Moskauer Baumwollindustrie und die südrussische Eisenindustrie waren die Interessenten, denen die slavophile, auf den Abschluß Rußlands gegen den Westen gerichtete Bewegung entgegenkam. Sie bekämpften nicht nur das Ausland, sondern auch den Wettbewerb der baltischen und polnischen Grenzprovinzen. Ihr Sieg verschob den Mittelpunkt des Reiches von Petersburg nach Moskau.

Die Tarife der 80er Jahre zeichnen sich dadurch aus, daß sie nicht nur Fabrikate, sondern auch Rohstoffe stark belasten, wie Kohle, Eisen und Baumwolle. Der westlichen Industrie, die diese Dinge aus dem Ausland beziehen mußte, wurde dadurch die Konkurrenz erschwert gegenüber der innerrussischen Industrie, die sich auf heimische Rohstoffe stützen konnte, auf Naphtha und auf Baumwolle, die aus Innerasien die Wolga hinaufgeht. Dadurch, daß die Landeinfuhr stärker belastet war als die zur See, wurde insonderheit die auf die Zufuhr aus Deutschland angewiesene polnische Industrie geschädigt.

Der Erfolg des russischen Protektionismus war die Schaffung einer leistungsfähigen russischen Textil- und Eisenindustrie. Die hohen Gewinne der neuen Anlagen kamen freilich großenteils dem ausländischen Kapital, das sie ermöglicht hatte, zugute. Die Einfuhr Belgiens nach Rußland sank von 22 Mill. Francs 1870 auf 8 Mill. Francs 1884, dagegen strömte belgisches Kapital massenhaft der südrussischen Eisenindustrie zu. Die Zinsen dieses ausländischen, in russischen Unternehmungen angelegten Kapitals belasten die russische Zahlungsbilanz so gut wie die Zinsen der im Ausland untergebrachten Anleihen, mit denen der russische Staat, als bester Abnehmer seiner Eisenindustrie, seine Bahnen gebaut hat.

Diese Belastung wäre unbedenklich, wenn den Kosten, die damit der Volkswirtschaft auferlegt werden, entsprechende Gewinne gegenüberständen. Wir sahen, wie die amerikanische Volkswirtschaft durch auswärtiges Kapital befruchtet wurde, wie ihr die dadurch bewirkte Tributpflichtigkeit gegen das Ausland nicht übermäßig beschwerlich fiel, wie es ihr gelang, sich ihrer mit steigender Entwickelung ihrer Produktivkräfte allmählich zu entledigen. Die Frage ist, ob Rußland seine Produktivkräfte ähnlich leistungsfähig gestalten

kann, oder ob für Rußland die ungünstige Zahlungsbilanz eine wachsende Last bedeutet, der es sich nur durch den Bankrott entziehen kann.

Wie in den Vereinigten Staaten, zeigen sich auch in Rußland die Schattenseiten des Schutzzolls, die Begünstigung weniger Unternehmer auf Kosten der Gesamtheit. Auch in Rußland ist die große Industrie kartelliert. Wie diese Unternehmerverbände von den Eingriffen des Staates begünstigt werden, so üben sie einen gewaltigen Einfluß auf die Regierung aus. Wir sahen, wie bedenklich schon für Amerika der Ausschluß der Konkurrenz durch die Unternehmerverbände sich äußert. Immerhin gibt es in den Vereinigten Staaten eine starke Arbeiterbewegung, die den Unternehmergewinn zugunsten des Lohnes kürzt, den Unternehmer, will er sich auf seiner Höhe erhalten, zu technischen Fortschritten zwingt. In Rußland fehlt mit einer wirksamen Arbeiterbewegung dieser Zwang. Unbeschränkt beherrscht das organisierte Unternehmertum den geschützten Markt. Die Folge ist, daß es unverhältnismäßig hohe Preise fordern und unverhältnismäßig hohe Dividenden einstreichen kann.

Diese gesicherte, günstige Stellung des russischen Großindustriellen dient aber weder ihm selbst noch der Gesamtheit zum Heile. „Übermäßige und mühelos sichere Gewinne", so führt von Schulze-Gaevernitz aus, „verlangsamen den technischen Fortschritt. Sie ermöglichen den Fabrikanten ein Dasein in tatenloser Routine. Auf solchem Boden werden die wirtschaftlichen Tugenden der Selbsthilfe und Selbstverantwortlichkeit nicht erblühen." In der Tat ist die russische Industrie auf freiem Markte der auswärtigen Konkurrenz technisch und kommerziell nicht gewachsen. Daher ihr Bestreben, den zollgeschützten Markt durch politische Eroberungen auszudehnen.

Und wie der Schutzzoll, nachdem er seine erzieherische Aufgabe erfüllt hat, lähmend auf die industrielle Technik selbst wirkt, so legt er der Mehrzahl der Konsumenten eine auf die Dauer übermäßige Last auf. Die Masse des russischen Volkes wird durch seine Bauern, mehr als 80% der Bevölkerung, gebildet. Die Landwirtschaft, Adel und Bauern, sind am Absatz, ja am Export ihrer Produkte interessiert. Rationelle Technik der Betriebs- und Absatzverhältnisse, die sie konkurrenzfähig machten, sind ihnen nur möglich bei der Einführung von landwirtschaftlichen Maschinen, bei dem Bau von Bahnen. Der Schutzzoll, den die russische Eisenindustrie genießt, verteuert ihre Produkte in einer Weise, daß dadurch die Aufnahmefähigkeit des Marktes, die Möglichkeit, sich mit diesen Dingen zu versehen, auf das schwerste geschädigt wird. Man berechnet, daß die russische Regierung, hätte sie die von 1884—95 russischen Fabriken abgekauften Schienen zum Auslandspreise erworben, 100 Mill. Rubel hätte sparen und 2000 Werst Eisenbahn mehr dafür hätte bauen können.

Der russische Landwirt sieht sich nach zwei Richtungen hin in ungünstigerer wirtschaftlicher Lage als der amerikanische. Während die amerikanische Industrie ihre Stärke gerade in der Aufnahmefähigkeit des heimischen Marktes hat, ist der russische Bauer - vielfach nur durch die Steuerpflicht aus seiner naturalwirtschaftlichen Isoliertheit gerissen — nicht imstande, als zahlungsfähiger Käufer der ihm so sehr verteuerten Eisen- und Textilwaren der russischen Industrie aufzutreten, und während dem amerikanischen Farmer der für ihn wichtigste englische Markt offen blieb, drohten die Zollmauern, die Deutschland in Erwiderung auf die russischen Maßregeln aufrichtete, dem russischen Getreide seinen wichtigsten Markt zu entziehen. Die Überspannung des Protektionismus durch den Zollkrieg mit

Deutschland fand ihr Ende in dem deutsch-russischen Handelsvertrage von 1894, der für die russische Getreideeinfuhr die deutschen Sätze, für die deutsche Fabrikateinfuhr die russischen ermäßigte und eine Erweiterung des Handelsverkehrs zwischen beiden Ländern zur Folge hatte.

Die politische Machtstellung, die sich für die Vereinigten Staaten als Folge ihres wirtschaftlichen Aufschwungs ergab, ist umgekehrt in Rußland die treibende Kraft, die die wirtschaftliche Entwicklung — ähnlich wie zu Zeiten des Merkantilismus — zur Förderung ihrer Zwecke herbeiruft. Die politische Verfassung gestattet aber in Rußland dem einzelnen nicht jene Freiheit, die die Grundlage des amerikanischen Wirtschaftslebens ist. Wir sahen, wie in Amerika durch den Hochschutz und die durch ihn begünstigten Trusts diese Freiheit gefährdet wird: in Rußland handelt es sich nur erst darum, ihr allmählich Boden zu gewinnen und damit der russischen Wirtschaft die gleiche Stütze wie der abendländischen und amerikanischen zu schaffen.

Viertes Kapitel.

Die Handelspolitik Deutschlands.

Im Gegensatz zu England war in Deutschland ebenso wie in den Vereinigten Staaten und in Rußland die Landwirtschaft bis in die 70er Jahre Trägerin der freihändlerischen Interessen, während die neu aufkommende Großindustrie der Halbprodukte — vor allem die rheinisch-westfälischen Eisenproduzenten und die süddeutschen Baumwollspinner — mit Friedrich List Schutzzölle forderte. Sie wurden ihr in den 40er Jahren zuteil durch Erhöhung der Zollsätze und dadurch, daß die alten spezifischen — nur nach der Warenart und Menge bemessenen — Zölle bei der inzwischen eingetretenen Ver-

billigung gerade der groben Fabrikate schärfer wirkten, aus einer Belastung von 10% des Wertes zu einer von 40 bis 50% des Wertes wurden. Wir sahen, wie dann in den 50er und 60er Jahren Preußen die freihändlerischen Tendenzen als Machtmittel gegen Österreich benutzte. Der Vertrag, den Preußen 1853 mit Österreich hatte schließen müssen, führte nicht zu der damals vorgesehenen Zolleinigung; 1865 wurde ein neuer Handelsvertrag zwischen dem Zollverein und Österreich abgeschlossen, der die gegenseitigen, andere ausschließenden Begünstigungen von 1853 aufhob und es dem Zollverein gestattete, selbständig zu niedrigeren Tarifen, als die österreichischen, überzugehen. Dem freihändlerischen Tarif des Zollvereins von 1865 folgte der von 1870, der eine weitere autonome Herabsetzung der Zölle enthielt. Vor allem wurde der Eisenzoll von 1 Mark auf 50 Pfennig herabgesetzt. Die Regierungen erhielten zur Deckung des Ausfalls ihrer Einnahmen einen Finanzzoll auf Kaffee. Im Deutschen Reiche wurde zunächst die freihändlerische Politik des Zollvereins fortgesetzt, ja 1873 auf das Drängen der Landwirtschaft hin der Eisenzoll ganz beseitigt.

Die 70er Jahre brachten den Übergang des Deutschen Reiches vom Freihandel zum Schutzzoll. Dieser wurde vor allem durch die veränderte Lage der ostdeutschen Landwirtschaft hervorgerufen. War für ihre Stellungnahme bisher der Export ihrer Produkte entscheidend gewesen, so sah sie sich jetzt durch die transozeanische Konkurrenz nicht nur auf den auswärtigen Märkten bedrängt, nein sogar im Inlande angegriffen. Aus den eifrigsten Freihändlern wurden deshalb die ostelbischen Getreidebauer zu ebenso lebhaften Förderern des Schutzzolls. Dazu kam die ungünstige Lage, in die die Überproduktion nach dem Kriege die deutsche Industrie versetzt hatte. Nicht als ob der

Freihandel die Krise herbeigeführt hätte, sie war vielmehr durch Überschätzung der Gunst der Konjunktur nach dem Kriege entstanden, aber die Einführung des Freihandels traf die Industrie gerade, als sie sich in einer Notlage befand. In dieser Notlage hätten der deutschen Eisenindustrie andere Hilfen gewährt werden können, z. B. eine Ermäßigung statt der damals vorgenommenen Erhöhung der Eisenbahntarife: allein es ist verständlich, wenn in dem „Zentralverbande deutscher Industrieller" die Interessenten sich in der näherliegenden Forderung nach Schutzzöllen zusammenfanden. Die bisher einander entgegengesetzten Landwirte und Industriellen vereinigten sich zu einer starken Partei des Schutzzolls. Ihr kam das seit dem Kriege gesteigerte Selbstbewußtsein der Deutschen entgegen, dem die auswärtige Konkurrenz fast als eine nicht zu duldende Anmaßung erschien.

Freien Handelsverkehr mit Deutschland hatte vor allem Österreich erstrebt. Indessen die Abneigung Preußens gegen eine engere Vereinigung hatte in Österreich selbst, in Böhmen, eine Industrie groß werden lassen, die des Schutzzolles vor allem gegen die deutsche Konkurrenz bedurfte. Die ungarische Landwirtschaft verlangte die bisherige freie Einfuhr ihrer Produkte nach Deutschland; aber wurde nicht die deutsche Land- und Forstwirtschaft durch die ungarische Konkurrenz ebensogut bedroht wie durch die transozeanische? Die Vertragsverhandlungen zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich 1877 führten zu keiner Bindung der Tarife; 1878 erließ Österreich Ungarn einen schutzzöllnerischen Tarif, und auch in Frankreich bereitete sich eine Abkehr von dem Freihandel der napoleonischen Ära vor.

Den schutzzöllnerischen Bestrebungen in Deutschland verhalf das finanzpolitische Interesse des Reiches zum Siege. Vergebens hatte Bismarck versucht, auf freihandle-

rischer Grundlage dem Reiche eigene Einnahmequellen zu verschaffen. Seine wiederholt, zuletzt 1878, eingebrachten Finanzvorlagen, die auf die Einführung von Finanzzöllen und anderen indirekten Steuern hinzielten, waren von der liberalen Majorität des Reichstags verworfen worden, weil sie dafür konstitutionelle Garantien — ein dem Parlament verantwortliches Finanzministerium und periodische Bewilligung der Einnahmen — forderte, die ihr der Kanzler nicht gewähren wollte. Die Einnahmen, die er von der bisherigen „nationalen Majorität" vergebens verlangt hatte, brachte ihm die 1878 gewählte schutzzöllnerische Majorität, die sich aus Konservativen, Zentrum, protektionistischen Liberalen (Nationalliberalen) zusammensetzte, entgegen. Die Schutzzölle, die der Landwirtschaft und Industrie 1879 in dem neuen Zolltarif gewährt wurden, schufen dem Reiche die Einnahmen, deren es nach dem Versiegen der französischen Kriegsentschädigung dringend bedurfte, wenn auch diese Finanzreform weit davon entfernt war, dem Reiche eine ausreichende Finanzverfassung zu geben, es vielmehr weiterhin auf die Matrikularbeiträge der Bundesstaaten und auf Schulden zur Deckung seines Bedarfs angewiesen blieb.

Die industriellen Schutzzölle des Tarifs von 1879 waren nicht übermäßig hoch, beim Roheisen kehrte man z. B. zu dem 1 Mark-Satz von 1868 zurück. Der Aufschwung, den die deutsche Eisenindustrie in den 80er und 90er Jahren erlebte, ist nicht auf den Eisenzoll, sondern auf die Einführung eines neuen technischen Verfahrens, auf den Thomasprozeß, zurückzuführen, der eine Verarbeitung der in Deutschland besonders häufigen phosphorhaltigen Erze ermöglichte. Während die industriellen Zölle in den nächsten Jahren keine wesentlichen Erhöhungen erfuhren, wurden die Getreidezölle 1885 auf 3 Mk., 1887 auf 5 Mk. pro 100 kg erhöht.

Dem deutschen Export kam es zugute, daß er wegen der Meistbegünstigung, die er genoß, teilnahm an den billigen Sätzen, die Frankreich gewährte und die ihm gewährt wurden, solange es an der napoleonischen Vertragspolitik festhielt. So konnte Deutschland unbeschadet um seinen Export 1879 autonom seinen Tarif erhöhen. Allein dieser Vorzug, den es in den 80er Jahren genoß, hörte auf, sobald Frankreich denselben Weg beschritt und 1892 von den bisherigen Tarifbindungen absah. Ohne Gegenkonzessionen sah Deutschland sich jetzt in Gefahr, überall höheren Tarifen zu begegnen, handelspolitisch isoliert zu werden.

Unter diesen Umständen entschloß sich Caprivi zu den Handelsverträgen anfangs der 90er Jahre. Gegen Zugeständnisse, die besonders die Einfuhr von Agrarprodukten betrafen, erlangte Deutschland die Bindung oder Herabsetzung der ausländischen Tarife für seinen Fabrikatenexport. Mit den Vereinigten Staaten freilich gelang es nur, 1891 die Saratoga-Konvention zu schließen, durch die Deutschland sich verpflichtete, das 1883 gegen die amerikanischen Schweine erlassene Einfuhrverbot aufzuheben, wogegen die Vereinigten Staaten den deutschen Zucker nach dem Rechte der Meistbegünstigung zu behandeln versprachen. Allein die Bedrohung der europäischen Staaten durch den Mac Kinley-Tarif brachte sie dazu, durch Tarifverträge sich zu nähern. Während Frankreich sich durch seinen neuen Tarif abschloß, ergriff Deutschland bei den mitteleuropäischen Handelsverträgen die Führung, die einst Napoleon III. gehabt hatte. So schloß Caprivi 1891 die Dezemberverträge mit Österreich-Ungarn, Italien, Belgien und der Schweiz. Durch sie ermäßigte Deutschland vor allem seine Getreidezölle von 5 Mk. auf 3,50 Mk. pro 100 kg. Die Fehlernte des Jahres 1891 hatte die Bedenklichkeit des

bisherigen Getreidezolls in solchem Lichte gezeigt, daß es schwierig schien, überhaupt an Getreidezöllen festzuhalten. Nach einem erbitterten Zollkriege wurde 1894 ein Handelsvertrag mit Rußland geschlossen. Dafür, daß durch ihn auch Rußland der deutsche Vertragssatz von 3,50 Mk. für Getreide zugestanden wurde, erhielten die deutschen Landwirte in der Aufhebung des Identitätsnachweises für Getreide eine Maßregel, die teils als Exportprämie wirkte, teils ihnen die Preiserhöhung durch den Zoll stärker zugute kommen ließ.

Trotz des großen Aufschwungs, den das deutsche Wirtschaftsleben — nicht nur die Industrie, sondern auch die Landwirtschaft — bei der verhältnismäßigen Sicherung des Handelsverkehrs durch die Verträge erfuhr, machte sich bald eine Opposition gegen die Caprivische Politik geltend, die — im Bunde der Landwirte und im Zentralverband der Industriellen organisiert — ein Hochschutzzollsystem nach dem Muster Frankreichs oder der Vereinigten Staaten verlangte. Es ist klar, daß jede Tarifpolitik gewissen Interessenten mehr entgegenkommen muß als anderen. Alle zu befriedigen ist unmöglich. Ein dahin zielender Versuch führt zu halben Maßregeln, die schließlich keinem genügen. Um so bedauerlicher, daß man in Deutschland unterließ, durch eine Enquete, eine unparteiische Befragung aller Interessenten, sich ein klares Bild von der Lage der einzelnen Erwerbsgruppen und ihrer Bedeutung für die Allgemeinheit zu verschaffen. So sind wir noch heute in der Frage, wem unter den Landwirten der Getreidezoll zugute kommt, wem nicht, auf Schätzungen angewiesen und auf Untersuchungen über Getreideverkauf und -zukauf, die sich über kleinere Gebiete erstrecken und daher nicht ohne weiteres verallgemeinern lassen.

Ende der 90er Jahre, als der Ablauf der Handelsverträge bevorstand, entwarf die Regierung einen Zoll-

tarif, der nicht nur eine neue Anordnung, sondern in vielen Positionen auch eine Erhöhung der Zollsätze brachte. Bei diesen Erhöhungen schloß man sich „tunlichst" den Wünschen der organisierten Produzenten an. Den Bedenken gegenüber, die diese Zollerhöhungen hervorriefen, wurde darauf hingewiesen, es handle sich bei ihnen nur um eine Rüstung, um ein Objekt zum Abhandeln bei den bevorstehenden Vertragsverhandlungen. Für die Getreidezölle aber wurde eine wirkliche Erhöhung vorgesehen und diese sogar dadurch festgelegt, daß man hier nach französischem Muster Minimalzölle einführte, von 5 Mk. für Roggen und Hafer, 5,50 Mk. für Weizen und 4 Mk. für Malzgerste. Am 14. Dezember 1902 wurde der Zolltarif vom Reichstag angenommen. Der Erfolg dieser Maßregel war zunächst, daß die anderen Staaten — dem Beispiel Deutschlands folgend — auch ihre Sätze in neuen Tarifen erhöhten, und es bleibt abzuwarten, inwiefern es den zurzeit schwebenden Verhandlungen gelingt, auf Grund des neuen Tarifs zu Handelsverträgen, die eine Bindung und Ermäßigung der bisher vorgesehenen Sätze enthalten, zu gelangen.

Die Handelspolitik des Deutschen Reiches, der jüngsten unter den Großmächten, ist in mancher Beziehung in einer ungünstigeren Lage als die der andern. Sie kann mit der Rußlands oder der Vereinigten Staaten nicht verglichen werden; denn uns stehen nicht wie diesen Ländern weite angrenzende Gebiete zur Besiedlung offen. Aber auch mit dem überseeischen Kolonialbesitz Englands und Frankreichs können wir uns nicht im entferntesten messen. So entwicklungsfähig unsere Kolonien auch sein mögen, so können wir niemals daran denken, in erster Linie auf sie unsern auswärtigen Verkehr zu stützen. Wir sahen, wie bedenklich es selbst für England ist, über den Beziehungen zu den Kolonien die zu andern Ländern zu vernachlässigen. Die Kolo

nien des Deutschen Reiches nehmen noch nicht 1 % seines Handelsverkehrs auf.

Unsere Handelspolitik muß von der Tatsache ausgehen, daß mehr als die Hälfte unseres auswärtigen Handels im Verkehr mit dem britischen, französischen, russischen Reiche und den Vereinigten Staaten besteht. Wir empfingen von ihnen 1903 für 3 Milliarden 531,6 Millionen Mark Waren, 55,9 % unserer Einfuhr, aus dem britischen Reiche allein 22 %, und sandten ihnen für 2 Milliarden 386,2 Millionen Mark Waren, 46,9 % unserer Ausfuhr, Großbritannien und seinen Kolonien allein 24,1 %. Man schreibt diesen „Weltreichen" eine Tendenz des Abschlusses nach außen zu. Wir sahen aber, wie auch in ihnen gewichtige Rücksichten für Aufrechterhaltung und Ausdehnung des freien auswärtigen Handels sprechen. Es kommt für uns darauf an, uns mit diesen Interessen zu verbinden und dadurch eine Sicherung unsers Imports und Exports zu erreichen, nicht aber durch Nachahmung ihrer Abschlußtendenzen, die uns bei unserer Lage weit verhängnisvoller werden müßten, diese Länder weiter gegen uns zu verschließen.

Man hat darauf hingewiesen, Deutschland könne den Abschließungstendenzen anderer Länder begegnen durch eine engere Verbindung mit den Nachbarländern gleicher Interessen. Allein, wie sollte solcher Zollverein aussehen? Schon List erkannte, daß eine Vereinigung der europäischen Staaten gegenüber den Vereinigten Staaten von Amerika Erfolg nur haben könnte, wenn England sich an ihre Spitze stellte. Die englischen Politiker suchen aber geflissentlich den scharfen Gegensatz ihrer Interessen gegen die amerikanischen zu verdecken; sie zeigen gegen die Vereinigten Staaten in der Frage des mittelamerikanischen Kanals und der kanadischen Grenze eine sonst nicht gewohnte Nachgiebigkeit, und statt eines Zusammengehens mit Deutschland, wie

es den beiderseitigen Interessen entsprechen würde, bemühen sie sich, in der deutschen Konkurrenz fälschlich ihren schärfsten Gegner zu sehen.

Roscher hat hervorgehoben, daß ein Zollverein zwischen selbständigen Staaten nur möglich sei, wenn er von dem Bewußtsein der Gemeinsamkeit der Interessen getragen sei. Auch wenn die realen Interessen den Zusammenschluß fordern, kann ein Fehlen dieses Gefühls der Zusammengehörigkeit ihn unmöglich machen. Wie mit England, so erscheint deswegen mit Frankreich eine dauernde wirksame Vereinigung, wie sie in den 60er Jahren lebhaft befürwortet wurde, als ausgeschlossen. Die Méline'sche Zollpolitik der 90er Jahre fand gerade in dem Chauvinismus der Franzosen eine wirksame Stütze. Und wenn in den 80er Jahren Schäffle noch Rußland als Glied einer europäischen Zollunion glaubte in Anspruch nehmen zu können, hielt er in den 90er Jahren den Zusammenschluß Mitteleuropas gerade gegenüber Rußland und den Vereinigten Staaten für geboten.

Für eine engere handelspolitische Verbindung mit dem Deutschen Reiche kämen nur die mitteleuropäischen Staaten, vor allem Österreich-Ungarn, in Betracht. Wir sahen, wie das Verhältnis zu Österreich Ungarn von jeher für die deutsche Handelspolitik entscheidend war. Die Abneigung gegen eine engere Vereinigung bestimmte die liberale Handelspolitik Preußens in den 50er und 60er Jahren: das Scheitern des Vertrags mit Österreich war in den 70er Jahren das Signal zur Abwendung vom Freihandel, der Dezembervertrag mit Österreich befreite 1891 Deutschland aus seiner Isolierung. In den 50er Jahren hätte ein mitteleuropäischer Zollbund eine Länderfläche umfaßt, die sich ohne Bedenken gegen das Ausland durch eine hohe Zollmauer hätte abschließen können. Sie hätte genügend Roh-

stoffe und Nahrungsmittel erzeugt: die Industrie hätte in der Versorgung des inneren Marktes ihre Hauptaufgabe gefunden. Seien wir uns darüber klar, daß seitdem die Verhältnisse sich verschoben haben. Malten wir uns die Grenzen eines mitteleuropäischen Zollvereins auch noch so phantastisch aus, ließen wir ihn nicht nur Österreich-Ungarn, sondern auch die Balkanländer und die Türkei umfassen, nicht nur die Schweiz, Skandinavien, Belgien und Holland, sondern auch die niederländischen Kolonien umspannen, so könnten wir uns doch nicht vorstellen, daß diese Länder als autarkes Wirtschaftsgebiet gegen die übrige Welt sich abschlössen. Wir blieben auf die außerhalb befindlichen Weltreiche angewiesen zum Import unserer Nahrungsmittel und Rohstoffe und für unsern Export. Ein engerer Zusammenschluß Mitteleuropas, der den Interessen aller Beteiligten entspräche, ließe sich heute nur, ähnlich wie der Zollverein, auf freihändlerischer Grundlage erreichen. Der Verkehr mit unsern kleineren Nachbarn ist deswegen von so großer Bedeutung für uns, weil sie eine absolut und relativ sehr hohe Ziffer unsers Exports aufnehmen. Während absolut und relativ unsere Ausfuhr nach den größeren Reichen, auch nach Österreich-Ungarn und Italien, geringer ist als die Einfuhr, nehmen umgekehrt die Schweiz, Belgien, Holland und die skandinavischen Staaten mit 1 Milliarde 335,2 Millionen Mark 26 % unseres Exports auf, während sie uns nur für 762,4 Millionen Mark 12 % unserer Einfuhr senden. Österreich senden wir für 530,6 Millionen Mark 10,3 % unserer Ausfuhr, es uns für 754,8 Millionen Mark 11,9 % unserer Einfuhr. Nach allen europäischen Staaten mit Ausnahme Englands, Frankreichs und Rußlands beträgt unser Export 2 Milliarden 236,6 Millionen Mark, 43,7 % der Gesamtausfuhr, also weniger als die 46,9 % unseres Exports nach den vier Weltreichen, unser Import 2 Milliarden 44,9 Mil-

lionen Mark, 32,4 % unserer Gesamteinfuhr gegen 55,0 % aus den Weltreichen. Können wir den Verkehr mit den Weltreichen nicht entbehren, so müssen wir dem benachbarten mit unsern Nachbarn eine besondere Sorgfalt widmen. Wir sahen, wie sehr Frankreich sein Schutzsystem gerade im Verkehr mit seinen Nachbarn schadete. Es wäre die verhängnisvollste Seite des neuen Zolltarifs, wenn er uns unsern Nachbarn gegenüber in eine ähnliche Lage versetzte.

Verhältnismäßig gering ist unser Verkehr mit den selbständigen überseeischen Ländern. Es kommen da hauptsächlich Südamerika und Ostasien in Betracht. Sie senden uns 10,3 % unserer Einfuhr und empfangen 6,6 % unserer Ausfuhr. Wir sahen, wie erst die Selbständigmachung Amerikas den Deutschen einen überseeischen Handel möglich machte. So haben wir ein großes Interesse daran, daß diese Länder in ihrer Selbständigkeit erhalten werden. Wir brauchen eine starke Flotte, um unsere Interessen gegen jede Schädigung schützen zu können. Wollten wir unsere Mittel aber verschwenden in dem Versuche, ein abhängiges, nach außen abgeschlossenes Kolonialreich zu gründen, so würden wir uns leicht einer Koalition der Mächte gegenübersehen, größeren Schwierigkeiten begegnen, als sie die Amerikaner in Kuba und auf den Philippinen, die Engländer in Südafrika, die Russen in Ostasien getroffen haben. —

Wachsender Bevölkerung auf gegebenem Territorium reichliche Versorgung zu gewähren, heißt die Aufgabe der deutschen Wirtschaft, der auch die Handelspolitik zu dienen hat. Durch das Wachsen unserer Bevölkerung, die 1890 bis 1900 von 49 zu 56 Millionen stieg, unterscheiden wir uns von Frankreich, haben wir ihm auf wirtschaftlichem und politischem Gebiete einen Vorsprung abgewonnen. Den zunehmenden Bedarf dieser wachsenden Bevölkerung zu befriedigen, ist aber nur möglich durch die Pflege des auf dem

ausländischen Handelsverkehr beruhenden Erwerbs. Wer den Verkehr Deutschlands auf die beschränkten und nur unter ganz unverhältnismäßigen Opfern unvollkommen zu erweiternden Grenzen des Reiches einschränken möchte, verzichtet damit auf weitere Machtentfaltung, auf eine Weltstellung des deutschen Volkes, wie sie uns bei der Flottenvorlage so eindringlich vorgestellt wurde. Während die deutsche Auswanderung 1891—1900 von 120000 auf 22000 Personen sank, müßten wir damit rechnen, daß die Verminderung der Erwerbsgelegenheit wieder — um mit Caprivi zu reden zu einer Ausfuhr von Menschen statt von Waren führte.

Freilich, diese Volks- und Reichtumsmehrung ist nur möglich bei einer Verschiebung der Erwerbsverhältnisse. Während die Landwirtschaft 1882 $19^1/_4$ Millionen und damit 42,51 % der Gesamtbevölkerung umfaßte, die Industrie mit 16 Millionen 35,51 %, Handel und Verkehr mit $4^1/_2$ Million 10,02 % ausmachten, verschoben sich diese Zahlen 1895 dahin, daß nunmehr die Landwirtschaft mit $18^1/_2$ Millionen nur mehr 35,74 %, die Industrie mit $20^1/_4$ Millionen 39,12 %, Handel und Verkehr mit 6 Millionen 11,52 % der Gesamtbevölkerung umfaßten. Nicht als ob die Landwirtschaft zurückgegangen wäre! Die Zahl der Betriebe und der landwirtschaftlich benutzten Fläche hob sich sogar; die der in der Landwirtschaft Erwerbstätigen stieg von 8236496 auf 8292692: aber den Überschuß der Bevölkerung nahmen Handel und Industrie auf. Welche Bedeutung dabei der mit auswärtigen Rohstoffen arbeitenden und Fabrikate ins Ausland sendenden Industrie zukommt, zeigt sich in folgender Gliederung des auswärtigen Handelsverkehrs des deutschen Zollgebietes. Es betrug 1903

	von Nahrungs- u. Genußmitteln	von Rohstoffen	von Fabrikaten
die Einfuhr	1952269000 M.	2812466000 M.	1207953000 M.
die Ausfuhr	510069000 „	1223365000 „	3281200000 „

Von 1897 bis 1903 stieg der Anteil der Rohstoffe an der Einfuhr von 43,2 % auf 45 %, der Anteil der Fabrikate an der Ausfuhr von 60,9 auf 64 %. Deutscher Arbeit, die in der Verfeinerung der Produkte ihre Stärke sieht, deutscher Unternehmung, die die Verkehrsgrundlage dieser Arbeit aufrechtzuerhalten und zu erweitern weiß, scheint daher in der zukünftigen Wirtschaft Deutschlands ein hervorragender Platz gesichert.

Wenn trotzdem unsere Handelspolitik weniger nach der von England seit den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts befolgten Politik hinneigt als nach der französischen oder der englischen vor der Reform, so hat das seinen Grund in dem verschiedenen Aufmarsch der Interessen dort und hier.

Der deutsche Großgrundbesitz hat es -- wie in England vor der Reform -- verstanden, sein Interesse nicht nur als das der Landwirtschaft, sondern auch als das der Nation darzustellen. Er fordert und erhält höhere Getreidezölle zum Schutz der „nationalen Arbeit". Dies Wort ist verfänglich! Wenn im Osten der große Grundbesitz vielfach nur durch die Benutzung billiger, nichtdeutscher Arbeitskräfte konkurrenzfähig ist, wenn jährlich über 300 000 slavische Arbeiter die deutsche Grenze überfluten, so zeigt sich darin, daß das Interesse der Großgrundbesitzer dem der nationalen Arbeit geradezu entgegengesetzt sein kann.

Die Industrie, die in England dem großen Grundbesitz entgegentrat, war eine große Stapelindustrie: Hauptträger des Freihandels war die englische Baumwollindustrie. In Deutschland sind die Interessen der Fertigindustrie zersplittert. Sie sehen sich der in Kartellen machtvoll organisierten schweren Industrie gegenüber, die sich mit den Interessen des großen Grundbesitzes verbindet. Der Staat -- und damit der Steuerzahler -- empfindet diese Politik der Sammlung dadurch, daß er das Fleisch für seine Zol-

daten, die Panzer für seine Flotte teurer bezahlen muß, als wenn er sie außerhalb des „Schutzes der nationalen Arbeit“ erwerben könnte.

Wenn etwas die Festhaltung Englands am Freihandel verbürgt, so ist es die ablehnende Haltung, die bisher die englischen Arbeiter den Plänen Chamberlains entgegengebracht haben. In Deutschland sind auch die Arbeiter die entschiedensten Gegner des schutzzöllnerischen Abschlusses. Aber während die englischen Arbeiter durch ihre Verbindung mit den herrschenden politischen Parteien sich einen maßgebenden Einfluß zu sichern gewußt haben, steht die politische Organisation der deutschen Arbeiter trotz ihrer numerischen Stärke machtlos abseits, und vielleicht hat nichts so sehr zu der Festsetzung der schutzzöllnerischen Stimmung in Deutschland beigetragen, als daß die Sozialdemokraten sie auf das energischste bekämpften.

Wir sahen, wie 1879 die Änderung unserer Handelspolitik durch die Verbindung bestimmter Sonderinteressen mit dem fiskalischen Interesse des Reiches zustande kam. Die Versuche, die in den 90er Jahren gemacht wurden, die Reichsfinanzen auf eine solide Basis zu stellen, sind gescheitert. Eine rationelle Gestaltung unserer Handelspolitik wäre aber nur möglich in Verbindung mit einer Reichsfinanzreform.

Der Außenhandel der wichtigsten Staaten 1902 in Millionen Mark nach dem Statistischen Jahrbuch für das Deutsche Reich.

	Gesamt-Einfuhr	Gesamt-Ausfuhr
Großbritannien	**10 779,2**	**7 124,5**
Britisch-Indien	1 250,7	1 833,4
Kanada	891,5	888,9
Neu-Fundland	32,8	39,9
Australischer Bund	829,8	895,9
Neu-Seeland	223,6	236,9
Britisch-Südafrika	952,9	246,7
Ägypten	321,9	380
Frankreich	**4 558,9**	**4 477,6**
Algerien	266,2	252
Französisch-Indien	171	147,1
Vereinigte Staaten von Amerika	**3 793,9**	**5 803,2**
Rußland	**1 043,3**	**1 691,3**
Finland	187,3	160,5
Deutsches Zollgebiet	**5 918,7**	**4 995,8**
	(5 631)*)	(4 677,8)*)
Deutsch-Afrika	37	18,3
Österreich-Ungarn	1 504,7	1 699,5
Italien	1 470,8	1 208,3
Schweiz	1 412,2	1 208,3
	(914,1)*)	(708,2)*)
Belgien	3 151,7	2 778,5
	(1 904,5)*)	(1 540,4)*)
Niederlande	3 668,6	3 100,6
Dänemark	635,3	504,6
Schweden	568,3	441,4
Norwegen	326,5	203,4
Spanien	737,3	680,5
Rumänien	226,7	299,9
Japan	570,6	542,1

*) Spezialhandel.

In gleichem Verlage erschienen:

Volkswirtschaftslehre

von

Dr. Carl Johannes Fuchs,

Prof. an der Universität Freiburg i. B.

(Sammlung Göschen Nr. 133.)

Der vorliegende Grundriß der Volkswirtschaftslehre geht von der Anschauung der modernen Nationalökonomie aus, daß es keine für alle Zeiten und Völker passende Wirtschaftslehre geben kann, und von der Bücherschen Auffassung der Volkswirtschaft als Ergebnis einer jahrtausendelangen Entwicklung, das nicht älter ist als der moderne Staat. Daher werden zunächst in der Einleitung nur die notwendigsten Grundbegriffe formuliert und dann hauptsächlich nach Bücher und Schmoller ein Überblick über die Phasen der geschichtlichen Entwicklung gegeben, welche zur Volkswirtschaft in diesem engeren Sinne und weiter zur modernen Volkswirtschaft geführt hat. Unter dieser werden also die volkswirtschaftlichen Verhältnisse verstanden, wie sie sich in der Periode des Liberalismus seit Anfang und vor allem seit Mitte des neunzehnten Jahrhunderts bei den vorgeschrittensten Kulturvölkern entwickelt haben. Von dieser modernen Volkswirtschaft gibt dann der zweite Abschnitt eine etwas eingehendere Analyse unter Anwendung der alten Einteilung: Produktion, Verkehr, Verteilung, Verwendung, mit besonderer Berücksichtigung der deutschen Volkswirtschaft und starker Betonung der Notwendigkeit sozialer Reformen. In derselben Forderung klingt am Schluß die Betrachtung der Bevölkerungsfrage aus.

Volkswirtschaftspolitik

von

Dr. R. van der Borght,

Geh. Regierungsrat, Präsident des Kaiserl. Statistischen Amtes in Berlin.

(Sammlung Göschen Nr. 177.)

Dieser Band der „Sammlung Göschen" wird als ein kurzer und übersichtlicher Führer durch das große und weitverzweigte Gebiet der Volkswirtschaftspolitik vielen schon deshalb willkommen sein, weil zusammenfassende Darstellungen dieses Zweiges der politischen Ökonomie und der staatlichen Politik selten sind. Die Schrift trägt dem engen Zusammenhang zwischen der allgemeinen Volkswirtschaftslehre und der Volkswirtschaftspolitik dadurch Rechnung, daß sich die Gliederung des Stoffes an die natürliche Grundeinteilung des volkswirtschaftlichen Lehrgebietes anschließt.

Preis: jeder Band gebunden 80 Pfg.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung in Leipzig.

Finanzwissenschaft

von

Dr. R. van der Borght,

Geh. Regierungsrat, Präsident des Kaiserl. Statistischen Amtes in Berlin.

(Sammlung Göschen Nr. 148.

Dieses Werkchen verfolgt das Ziel, aus dem großen Gebiete der Finanzwissenschaft alles dasjenige übersichtlich und systematisch in klarer, gemeinverständlicher Sprache darzustellen, was zur Einführung jedes Gebildeten in die Finanzwissenschaft erforderlich, aber auch ausreichend ist, und was gleichzeitig als die allgemeine Grundlage des Wissens der Fachmänner gelten muß. Die Arbeit faßt im engsten Anschluß an die tatsächlichen Verhältnisse den Begriff der Finanzwissenschaft so, daß auch das kommunale Finanzwesen als deren notwendiger Bestandteil erscheint und durchweg von vornherein mit behandelt werden kann und daß sowohl die Ermittlung des öffentlichen Geldbedarfs und die Aufstellung des Wirtschaftsplanes, als auch die Beschaffung, Verwaltung und Verausgabung der nach dem Wirtschaftsplan erforderlichen Mittel und die Rechnungslegung und Kontrolle Berücksichtigung finden. Wie hiernach in der Auswahl und Gliederung des Stoffes, so stellt sich auch in der Auffassung und Behandlung der finanzwirtschaftlichen Vorgänge und Erscheinungen die Schrift als eine durchaus selbständige Untersuchung dar, die trotz des knappen Umfangs in verschiedenen Beziehungen die in wissenschaftlichen Lehrbüchern bisher vertretenen Auffassungen ergänzt und weiter bildet. Der Band verdient deshalb bei den Männern der Praxis wie der Wissenschaft Beachtung und wird sich auch den Studierenden nützlich erweisen.

Preis: in Leinwand gebunden 80 Pfg.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung in Leipzig.

Soeben erschien:

Grundriß
der
Handelsgeographie

von

Dr. Max Eckert,

Privatdozent der Erdkunde an der Universität Kiel.

2 Bände:

I. Allgemeine Wirtschafts- und Verkehrsgeographie.

Preis: Broschiert M. 3.80, geb. in Halbfranz M. 5.—.

II. Spezielle Wirtschafts- und Verkehrsgeographie.

Preis: Broschiert M. 8.—, geb. in Halbfranz M. 9.20.

Vor kurzem erschien:

Allgemeine und spezielle Wirtschaftsgeographie

von

Dr. Ernst Friedrich,

Privatdozent an der Universität Leipzig.

Mit 3 Karten.

Preis: Broschiert M. 6.80, geb. in Halbfranz M. 8.20.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung in Leipzig.

Sammlung Göschen

Je in elegantem Leinwandband 80 Pf.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, Leipzig.

Murner, Thomas. Martin Luther, Thomas Murner und das Kirchenlied des 16. Jahrh. Ausgewählt und mit Einleitungen und Anmerkungen versehen von Prof. G. Berlit, Oberl. am Nikolaigymn. zu Leipzig. Nr. 7.

Musik, Geschichte der alten und mittelalterlichen, von Dr. A. Möhler. Mit zahlreichen Abbild. und Musikbeilagen. Nr. 121.

Musikalische Formenlehre (Kompositionslehre) v. Stephan Krehl. I. II. Mit vielen Notenbeispielen. Nr. 149. 150.

Musikgeschichte des 19. Jahrhunderts von Dr. K. Grunsky in Stuttgart. I. II. Nr. 164. 165.

Musiklehre, Allgemeine, v. Stephan Krehl in Leipzig. Nr. 220.

Mythologie, Deutsche, von Dr. Friedrich Kauffmann, Professor an der Universität Kiel. Nr. 15.
siehe auch: Götter- u. Heldensage. — Heldensage.

Nautik. Kurzer Abriß des täglich an Bord von Handelsschiffen angewandten Teils der Schiffahrtskunde. Von Dr. Franz Schulze, Direktor der Navigations-Schule zu Lübeck. Mit 56 Abbildungen. Nr. 84.

Nibelunge, Der, Nöt in Auswahl und Mittelhochdeutsche Grammatik mit kurzem Wörterbuch von Dr. W. Golther, Professor an der Universität Rostock. Nr. 1.

— — siehe auch: Leben, Deutsches, im 12. Jahrhundert.

Nutzpflanzen von Prof. Dr. J. Behrens, Vorst. d. Großh. landwirtschaftlichen Versuchsanstalt Augustenberg. Mit 53 Figuren. Nr. 123.

Pädagogik im Grundriß von Professor Dr. W. Rein, Direktor des Pädagogischen Seminars an der Universität Jena. Nr. 12.

— **Geschichte der,** von Oberlehrer Dr. H. Weimer in Wiesbaden. Nr. 145.

Paläontologie v. Dr. Rud. Hoernes, Prof. an der Universität Graz. Mit 87 Abbildungen. Nr. 95.

Perspektive nebst einem Anhang üb. Schattenkonstruktion und Parallelperspektive von Architekt Hans Freyberger, Fachlehrer an der Kunstgewerbeschule in Magdeburg. Mit 88 Abbildungen. Nr. 57.

Petrographie von Dr. W. Bruhns, Prof. a. d. Universität Straßburg i. E. Mit 15 Abbild. Nr. 173.

Pflanze, Die, ihr Bau und ihr Leben von Oberlehrer Dr. E. Dennert Mit 96 Abbildungen. Nr. 44.

Pflanzenbiologie von Dr. W. Migula, Prof. a. d. Techn. Hochschule Karlsruhe. Mit 50 Abbild. Nr. 127.

Pflanzen-Morphologie, -Anatomie und -Physiologie von Dr. W. Migula, Professor an der Techn. Hochschule Karlsruhe. Mit 50 Abbildungen. Nr. 141.

Pflanzenreich, Das. Einteilung des gesamten Pflanzenreichs mit den wichtigsten und bekanntesten Arten von Dr. F. Reinecke in Breslau und Dr. W. Migula, Professor an der Techn. Hochschule Karlsruhe. Mit 50 Figuren. Nr. 122.

Pflanzenwelt, Die, der Gewässer von Dr. W. Migula, Prof. an der Techn. Hochschule Karlsruhe. Mit 50 Abbildungen. Nr. 158.

Philosophie, Einführung in die. Psychologie und Logik zur Einführ. in die Philosophie von Dr. Th Elsenhans. Mit 13 Fig. Nr. 14.

Photographie. Von Prof. H. Keßler, Fachlehrer an der k. k. Graphischen Lehr- und Versuchsanstalt in Wien. Mit 4 Tafeln und 52 Abbild. Nr. 94.

Physik, Theoretische, I. Teil: Mechanik und Akustik. Von Dr. Gustav Jäger, Professor an der Universität Wien. Mit 19 Abbild. Nr. 76.

— — II. Teil: Licht und Wärme. Von Dr. Gustav Jäger, Professor an der Universität Wien. Mit 47 Abbild. Nr. 77.

— — III. Teil: Elektrizität und Magnetismus. Von Dr. Gustav Jäger, Prof. an der Universität Wien. Mit 33 Abbild. Nr. 78.

Sammlung Göschen

Je in elegantem Leinwandband **80 Pf.**

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, Leipzig.

Plastik, Die, des Abendlandes von Dr. Hans Stegmann, Konservator am German Nationalmuseum zu Nürnberg. Mit 23 Tafeln. Nr. 116.

Poetik, Deutsche, von Dr. K. Borinski, Dozent a. d. Univ. München. Nr. 40.

Posamentiererei. Textil-Industrie II: Weberei, Wirkerei, Posamentiererei, Spitzen- und Gardinenfabrikation und Filzfabrikation von Professor Max Gürtler, Direktor der Königl. Techn. Zentralstelle für Textil-Ind. zu Berlin. Mit 27 Fig. Nr. 185.

Psychologie und Logik zur Einführ. in die Philosophie, von Dr. Th. Elsenhans. Mit 13 Fig. Nr. 14.

Psychophysik, Grundriß der, von Dr. G. F. Lipps in Leipzig. Mit 3 Figuren. Nr. 98.

Rechnen, Kaufmännisches, von Richard Just, Oberlehrer an der Öffentlichen Handelslehranstalt der Dresdener Kaufmannschaft. I. II. III. Nr. 139. 140. 187.

Rechtslehre, Allgemeine, von Dr. Th. Sternberg in Charlottenburg. I: Die Methode. Nr. 169.

— II: Das System. Nr. 170.

Redelehre, Deutsche, v. Hans Probst, Gymnasiallehrer in München. Mit einer Tafel. Nr. 61.

Religionsgeschichte, Indische, von Professor Dr. Edmund Hardy in Bonn. Nr. 83.

— — siehe auch Buddha.

Religionswissenschaft, Abriß der vergleichenden, von Prof. Dr. Th. Achelis in Bremen. Nr. 208.

Roman. Geschichte d. deutschen Romans von Dr. Hellmuth Mielke. Nr. 229.

Russisch-Deutsches Gesprächsbuch von Dr. Erich Berneker, Professor an der Universität Prag. Nr. 68.

Russisches Lesebuch mit Glossar von Dr. Erich Berneker, Professor an der Universität Prag. Nr. 67.

— — siehe auch: Grammatik.

Sachs, Hans, u. Johann Fischart, nebst einem Anhang: Brant und Hutten. Ausgewählt und erläutert von Prof. Dr. Julius Sahr. Nr. 24.

Schattenkonstruktionen v. Prof. J. Vonderlinn in Breslau. Mit 114 Fig. Nr. 236.

Schmarotzer u. Schmarotzertum in der Tierwelt. Erste Einführung in die tierische Schmarotzerkunde v. Dr. Franz v. Wagner, a. o. Prof. a. d. Univers. Gießen. Mit 67 Abbildungen. Nr. 151.

Schulpraxis. Methodik der Volksschule von Dr. R. Seyfert, Schuldir. in Ölsnitz i. V. Nr. 50.

Simplicius Simplicissimus von Hans Jakob Christoffel v. Grimmelshausen. In Auswahl herausgegeb. von Prof. Dr. F. Bobertag, Dozent an der Universität Breslau. Nr. 138.

Soziologie von Prof. Dr. Thomas Achelis in Bremen. Nr. 101.

Spitzenfabrikation. Textil-Industrie II: Weberei, Wirkerei, Posamentiererei, Spitzen- und Gardinenfabrikation und Filzfabrikation von Professor Max Gürtler, Direktor der Königl. Technischen Zentralstelle für Textil-Industrie zu Berlin. Mit 27 Figuren. Nr. 185.

Sprachdenkmäler, Gotische, mit Grammatik, Übersetzung und Erläuterungen v. Dr. Herm. Jantzen in Breslau. Nr. 79.

Sprachwissenschaft, Indogermanische, v. Dr. R. Meringer, Prof. a. d. Univ. Graz. Mit einer Tafel. Nr. 59.

— **Romanische,** von Dr. Adolf Zauner, k. k. Realschulprof. in Wien. Nr. 128.

Stammeskunde, Deutsche, von Dr. Rudolf Much, Privatdozent an d. Universität Wien. Mit 2 Karten und 2 Tafeln. Nr. 126.

Statik, I. Teil: Die Grundlehren der Statik starrer Körper v. W. Hauber, diplom. Ing. Mit 82 Fig. Nr. 178.

— — II. Teil: Angewandte Statik. Mit 61 Figuren. Nr. 179.

Stenographie. Lehrbuch der Vereinfachten Deutschen Stenographie (Einigungssystem Stolze-Schrey) nebst Schlüssel, Lesestücken u. einem Anhang v. Dr. Amsel, Oberlehrer d. Kadettenhauses in Oranienstein. Nr. 86.

Sammlung Göschen

Je in elegantem Leinwandband **80 Pf.**

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, Leipzig.

Stereochemie von Dr. E. Wedekind, Privatdozent an der Universität Tübingen. Mit 34 Abbild. Nr. 201.

Stereometrie von Dr. K. Glaser in Stuttgart. Mit 44 Figuren. Nr. 97.

Stilkunde von Karl Otto Hartmann, Gewerbeschulvorstand in Lahr. Mit 7 Vollbildern und 195 Text-Illustrationen. Nr. 80.

Technologie, Allgemeine chemische, von Dr. Gust. Rauter in Charlottenburg. Nr. 113.

Teerfarbstoffe, Die, mit besonderer Berücksichtigung der synthetischen Methoden von Dr. Hans Bucherer, Privatdozent an der Kgl. Techn. Hochschule Dresden. Nr. 214.

Telegraphie, Die elektrische, von Dr. Lud. Rellstab. M. 19 Fig. Nr. 172.

Textil-Industrie II: Weberei, Wirkerei, Posamentiererei, Spitzen- und Gardinenfabrikation und Filzfabrikation von Prof. Max Gürtler, Dir. der Königlichen Techn. Zentralstelle für Textil-Industrie zu Berlin. Mit 27 Fig. Nr. 185.

— **III:** Wäscherei, Bleicherei, Färberei und ihre Hilfsstoffe von Dr. Wilh. Massot, Lehrer an der Preuß. höh. Fachschule für Textilindustrie in Krefeld. Mit 28 Fig. Nr. 186.

Tierbiologie I: Entstehung und Weiterbildung der Tierwelt, Beziehungen zur organischen Natur von Dr. Heinrich Simroth, Professor an der Universität Leipzig. Mit 33 Abbildungen. Nr. 131.

— **II:** Beziehungen der Tiere zur organischen Natur von Dr. Heinrich Simroth, Prof. an der Universität Leipzig. Mit 35 Abbild. Nr. 132.

Tiergeographie, von Dr. Arnold Jacobi, Professor der Zoologie an der Kgl. Forstakademie zu Tharandt. Mit 2 Karten. Nr. 218.

Tierkunde v. Dr. Franz v. Wagner, Professor an der Universität Gießen. Mit 78 Abbildungen. Nr. 60.

Tierzuchtlehre, Allgemeine und spezielle, von Dr. Paul Rippert in Berlin. Nr. 228.

Trigonometrie, Ebene und sphärische, von Dr. Gerh. Hessenberg, Privatdoz. an der Techn. Hochschule in Berlin. Mit 70 Figuren. Nr. 99.

Unterrichtswesen, Das öffentliche, Deutschlands i. d. Gegenwart von Dr. Paul Stötzner, Gymnasialoberlehrer in Zwickau. Nr. 130.

Urgeschichte der Menschheit v. Dr. Moriz Hoernes, Prof. an der Univ. Wien. Mit 48 Abbild. Nr. 42.

Versicherungsmathematik von Dr. Alfred Loewy, Prof. an der Univ. Freiburg i. B. Nr. 180.

Völkerkunde von Dr. Michael Haberlandt, Privatdozent an der Univers. Wien. Mit 56 Abbild. Nr. 73.

Volkslied, Das deutsche, ausgewählt und erläutert von Professor Dr. Jul. Sahr. Nr. 25.

Volkswirtschaftslehre v. Dr. Carl Johs. Fuchs, Professor an der Universität Freiburg i. B. Nr. 133.

Volkswirtschaftspolitik von Geh. Regierungsrat Dr. R. van der Borght, vortr. Rat im Reichsamt des Innern in Berlin. Nr. 177.

Waltharilied, Das, im Versmaße der Urschrift übersetzt und erläutert von Prof. Dr. H. Althof, Oberlehrer a. Realgymnasium i. Weimar. Nr. 46.

Walther von der Vogelweide mit Auswahl aus Minnesang u. Spruchdichtung. Mit Anmerkungen und einem Wörterbuch von Otto Güntter, Prof. a. d. Oberrealschule und a. d. Techn. Hochsch. in Stuttgart. Nr. 23.

Warenkunde, von Dr. Karl Hassack, Professor an der Wiener Handelsakademie. 1. Teil: Unorganische Waren. Mit 40 Abbildungen. Nr. 222.

Wärme. Theoretische Physik II. Teil: Licht und Wärme. Von Dr. Gustav Jäger, Professor an der Universität Wien. Mit 47 Abbild. Nr. 77.

Wäscherei. Textil-Industrie III: Wäscherei, Bleicherei, Färberei und ihre Hilfsstoffe von Dr. Wilh. Massot, Lehrer an der Preuß. höh. Fachschule für Textilindustrie in Krefeld. Mit 28 Fig. Nr. 186.

Sammlung Göschen

Je in elegantem Leinwandband 80 Pf.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, Leipzig.

Weberei. Textil-Industrie II: Weberei, Wirkerei, Posamentiererei, Spitzen- und Gardinenfabrikation und Filzfabrikation von Professor Max Gürtler, Direktor der Königl. Techn. Zentralstelle für Textil-Industrie zu Berlin. Mit 27 Figuren. Nr. 185.

Wechselkunde von Dr. Georg Funk in Mannheim. Mit vielen Formularen. Nr. 103.

Wirkerei. Textil-Industrie II: Weberei, Wirkerei, Posamentiererei, Spitzen- und Gardinenfabrikation und Filzfabrikation von Professor Max Gürtler, Direktor der Königl Technischen Zentralstelle für Textil-Industrie zu Berlin. Mit 27 Fig. Nr. 185.

Wolfram von Eschenbach. Hartmann v. Aue, Wolfram v. Eschenbach und Gottfried von Straßburg Auswahl aus dem höf. Epos mit Anmerkungen u. Wörterbuch v. Dr. K. Marold, Prof a. Kgl. Friedrichskolleg. z Königsberg i Pr. Nr. 22.

Wörterbuch, nach der neuen deutsch. Rechtschreibung von Dr. Heinrich Klenz Nr. 200.

- **Deutsches,** v. Dr. Ferd Detter, Prof. an d. Universität Prag. Nr. 64.

Zeichenschule von Prof. K. Kimmich in Ulm. Mit 17 Tafeln in Ton-, Farben- und Golddruck u. 135 Voll- und Textbildern. Nr. 39.

Zeichnen, Geometrisches, von H. Becker, Architekt und Lehrer an d. Baugewerkschule in Magdeburg, neu bearb. v. Prof. J. Vonderlinn, diplom. und staatl. gepr. Ingenieur in Breslau. Mit 290 Fig. und 23 Tafeln im Text. Nr. 58.

Göschens Kaufmännische Bibliothek

Sammlung praktischer kaufmännischer Handbücher, die nach ihrer ganzen Anlage berufen sein sollen, sowohl im kaufmännischen Unterricht als in der Praxis wertvolle Dienste zu leisten.

Bd. 1: **Deutsche Handelskorrespondenz** von Robert Stern, Oberlehrer an der Öffentlichen Handelslehranstalt und Dozent an der Handelshochschule zu Leipzig. Geb. M. 1.80.

Bd. 2: **Deutsch-Französische Handelskorrespondenz** von Prof. Th. de Beaux, Oberlehrer an der Öffentlichen Handelslehranstalt und Lektor an der Handelshochschule zu Leipzig. Geb. M. 3.—.

Bd. 3: **Deutsch-Englische Handelskorrespondenz** von John Montgomery, Director, and Hon Secy, City of Liverpool School of Commerce, University College in Liverpool. Geb. M. 3.—.

Bd. 4: **Deutsch-Italienische Handelskorrespondenz** von Professor Alberto de Beaux, Oberlehrer am Königl. Institut S. S. Annunziata in Florenz. Geb. M. 3.—.

Bd. 5: **Deutsch-Portugiesische Handelskorrespondenz** von Carlos Helbling, Professor am Nationalkolleg und am polytechn. Liceum in Lissabon. Geb. M. 3.—.

Sammlung Schubert.

Sammlung mathematischer Lehrbücher,

die, auf wissenschaftlicher Grundlage beruhend, den Bedürfnissen des Praktikers Rechnung tragen und zugleich durch eine leicht faßliche Darstellung des Stoffs auch für den Nichtfachmann verständlich sind.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung in Leipzig.

Verzeichnis der bis jetzt erschienenen Bände:

1 **Elementare Arithmetik und Algebra** von Prof. Dr. Hermann Schubert in Hamburg. M. 2.80.

2 **Elementare Planimetrie** von Prof. W. Pflieger in Münster i. E. M. 4.80.

3 **Ebene und sphärische Trigonometrie** von Dr. F. Bohnert in Hamburg. M. 2.—.

4 **Elementare Stereometrie** von Dr. F. Bohnert in Hamburg. M. 2.40.

5 **Niedere Analysis I. Teil: Kombinatorik, Wahrscheinlichkeitsrechnung, Kettenbrüche und diophantische Gleichungen** von Professor Dr. Hermann Schubert in Hamburg. M. 3.60.

6 **Algebra mit Einschluß der elementaren Zahlentheorie** von Dr. Otto Pund in Altona. M. 4.40.

7 **Ebene Geometrie der Lage** von Prof. Dr. Rud. Böger in Hamburg. M. 5.—.

8 **Analytische Geometrie der Ebene** von Professor Dr. Max Simon in Straßburg. M. 6.—.

9 **Analytische Geometrie des Raumes I. Teil: Gerade, Ebene, Kugel** von Professor Dr. Max Simon in Straßburg. M. 4.—.

10 **Differentialrechnung** von Prof. Dr. Frz. Meyer in Königsberg. M. 9.—.

12 **Elemente der darstellenden Geometrie** von Dr. John Schröder in Hamburg. M. 5.—.

13 **Differentialgleichungen** von Prof. Dr. L. Schlesinger in Klausenburg. 2. Auflage. M. 8.—.

14 **Praxis der Gleichungen** von Professor C. Runge in Hannover. M. 5.20.

19 **Wahrscheinlichkeits- und Ausgleichungs-Rechnung** von Dr. Norbert Herz in Wien. M. 8.—.

20 **Versicherungsmathematik** von Dr. W. Grossmann in Wien. M. 5.—.

25 **Analytische Geometrie des Raumes II. Teil: Die Flächen zweiten Grades** von Professor Dr. Max Simon in Straßburg. M. 4.40.

27 **Geometrische Transformationen I. Teil: Die projektiven Transformationen nebst ihren Anwendungen** von Professor Dr. Karl Doehlemann in München. M. 10.—.

29 **Allgemeine Theorie der Raumkurven und Flächen I. Teil** von Professor Dr. Victor Kommerell in Reutlingen und Professor Dr. Karl Kommerell in Heilbronn. M. 4.80.

31 **Theorie der algebraischen Funktionen und ihrer Integrale** von Oberlehrer E. Landfriedt in Straßburg. M. 8.50.

Sammlung Schubert.

G. J. Göschen'sche Verlagshandlung, Leipzig.

32 **Theorie und Praxis der Reihen** von Prof. Dr. C. Runge in Hannover. M. 7.—.

34 **Liniengeometrie mit Anwendungen I. Teil** von Professor Dr. Konrad Zindler in Innsbruck. M. 12.—.

35 **Mehrdimensionale Geometrie I. Teil: Die linearen Räume** von Prof. Dr. P. H. Schoute in Groningen. M. 10.—.

39 **Thermodynamik I. Teil** von Professor Dr. W. Voigt in Göttingen. M. 10.—.

40 **Mathematische Optik** von Prof. Dr. J. Classen in Hamburg. M. 6.—.

41 **Theorie der Elektrizität und des Magnetismus I. Teil: Elektrostatik und Elektrokinetik** von Prof. Dr. J. Classen in Hamburg. M. 5.—.

42 **Theorie der Elektrizität u. d. Magnetismus II. Teil:** Magnetismus und Elektromagnetismus von Prof. Dr. J. Classen in Hamburg. M. 7.—.

44 **Allgemeine Theorie der Raumkurven und Flächen II. Teil** von Professor Dr. Victor Kommerell in Reutlingen u. Professor Dr. Karl Kommerell in Heilbronn. M. 5.80.

45 **Niedere Analysis II. Teil: Funktionen, Potenzreihen, Gleichungen** von Professor Dr. Hermann Schubert in Hamburg. M. 3.80.

46 **Thetafunktionen u. hyperelliptische Funktionen** von Oberlehrer E. Landfriedt in Straßburg. M. 4.50.

48 **Thermodynamik II. Teil** von Prof. Dr. W. Voigt, Göttingen. M. 10.—.

In Vorbereitung bezw. projektiert sind:

Integralrechnung von Professor Dr. Franz Meyer in Königsberg.

Elemente der Astronomie von Dr. Ernst Hartwig in Bamberg.

Mathematische Geographie von Dr. Ernst Hartwig in Bamberg.

Darstellende Geometrie II. Teil: Anwendungen der darstellenden Geometrie von Professor Erich Geyger in Kassel.

Geschichte der Mathematik von Prof. Dr. A. von Braunmühl und Prof. Dr. S. Günther in München.

Dynamik von Professor Dr. Karl Heun in Karlsruhe.

Technische Mechanik von Prof. Dr. Karl Heun in Karlsruhe.

Geodäsie von Professor Dr. A. Galle in Potsdam.

Allgemeine Funktionentheorie von Dr. Paul Epstein in Straßburg.

Räumliche projektive Geometrie.

Geometrische Transformationen II. Teil von Professor Dr. Karl Doehlemann in München.

Theorie d. höh. algebraischen Kurven v. Dr. Heinr. Wieleitner in Speyer.

Elliptische Funktionen.

Allgem. Formen- u. Invariantentheorie v. Prof. Dr. Jos. Wellstein in Gießen.

Mehrdimensionale Geometrie II. Teil von Professor Dr. P. H. Schoute in Groningen.

Liniengeometrie II. Teil von Professor Dr. Konrad Zindler in Innsbruck.

Kinematik von Professor Dr. Karl Heun in Karlsruhe.

Angewandte Potentialtheorie von Oberlehrer Grimsehl in Hamburg.

Elektromagnet. Lichttheorie von Prof. Dr. J. Classen in Hamburg.

Gruppen- u. Substitutionentheorie von Prof. Dr. E. Netto in Gießen.

Theorie der Flächen dritter Ordnung.

Mathematische Potentialtheorie.

Elastizitäts- und Festigkeitslehre im Bauwesen von Dr. ing. H. Reißner in Berlin.

Elastizitäts- und Festigkeitslehre im Maschinenbau von Dr. Rudolf Wagner in Stettin.

Graphisches Rechnen von Prof. Aug. Adler in Prag.

Höhere Differentialgleichungen von Prof. J. Horn in Clausthal.

Nicht-Euklidische Geometrie von Dr. Heinr. Liebmann in Leipzig.

University of Toronto
Library

DO NOT
REMOVE
THE
CARD
FROM
THIS
POCKET

Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File"
Made by LIBRARY BUREAU

2325549 EcC S5735a

Author Sieveking, Heinrich

Title Auswärtige Handelpolitik.